



**FACULDADE DE ARQUITECTURA**  
UNIVERSIDADE TÉCNICA DE LISBOA

## **UNIVERSIDADE TECNICA DE LISBOA – FACULDADE DE ARQUITECTURA**

**Título da Dissertação/Projecto:** Cidades Criativas - Projectar em áreas abandonadas ou deprimidas para uma revitalização social, cultural e económica. O caso da Cova do Vapor a Cacilhas

**Nome do aluno:** Tiago Luís do Vale Ferreira

**Orientador:** Professor Doutor Francisco Manuel Serdoura

**Mestrado:** Arquitectura do Planeamento Urbano e Territorial

**Data:** Abril de 2013



**FACULDADE DE ARQUITECTURA**  
UNIVERSIDADE TÉCNICA DE LISBOA

## **UNIVERSIDADE TECNICA DE LISBOA – FACULDADE DE ARQUITECTURA**

**Título da Dissertação/Projecto:** Cidades Criativas - Projectar em áreas abandonadas ou deprimidas para uma revitalização social, cultural e económica. O caso da Cova do Vapor a Cacilhas

**Nome do aluno:** Tiago Luís do Vale Ferreira

**Orientador:** Professor Doutor Francisco Manuel Serdoura

**Mestrado:** Arquitectura do Planeamento Urbano e Territorial

**Data:** Abril de 2013



**FACULDADE DE ARQUITECTURA**  
UNIVERSIDADE TÉCNICA DE LISBOA

**UNIVERSIDADE TECNICA DE LISBOA – FACULDADE DE ARQUITECTURA**

### **Cidades Criativas**

Projectar em áreas abandonadas ou deprimidas para uma revitalização social, cultural e económica. O caso da Cova do Vapor a Cacilhas

Tiago Luís do Vale Ferreira  
(Licenciado)



Projecto para obtenção do Grau de Mestre em  
**Arquitectura - Especialização em Planeamento Urbano e Territorial**

**Orientador Científico:** Professor Doutor Francisco Manuel Serdoura

**Co-orientador Científico:** Engenheiro Carlos Lourenço Fernandes

### **Juri:**

**Presidente:** Doutor Jorge Manuel Tavares Ribeiro

**Vogal:** Doutor Pedro Jorge Dias Pimenta Rodrigues

**Vogal:** Doutor Francisco Manuel Canarinhas Serdoura

Lisboa, FAUTL, Abril de 2013



**FACULDADE DE ARQUITECTURA**  
UNIVERSIDADE TÉCNICA DE LISBOA

## **UNIVERSIDADE TECNICA DE LISBOA – FACULDADE DE ARQUITECTURA**

**Titulo da Dissertação:** Cidades Criativas - Projectar em áreas abandonadas ou deprimidas para uma revitalização social, cultural e económica. O caso da Cova do Vapor a Cacilhas

**Nome do aluno:** Tiago Luís do Vale Ferreira

**Orientador:** Professor Doutor Francisco Manuel Serdoura

**Mestrado:** Arquitectura do Planeamento Urbano e Territorial

**Data:** Abril de 2013

### **Resumo**

A cidade é um organismo em constante mutação, que se transforma mediante as necessidades da população que a habita, mas que procura, ou deve procurar, através de iniciativas de carácter económico, cultural e social, promover constante conectividade com os demais espaços/aglomerados urbanos que a constituem. É neste sentido que a estratégia de reabilitação dos diversos espaços que preenchem a paisagem da margem sul do Tejo se assume de primordial importância, não só por se renovar espaços singulares e outrora ex-libris da cidade de Almada (o caso do Ginjal) como também de explorar o usufruto de dinâmicas até aqui inexploradas.

Interpretando a área compreendida entre Cacilhas e o bairro da Cova do Vapor, e não somente a faixa ribeirinha em que se desenvolvem, mas também toda a área das vastas encostas que a circundam, caracterizando os valores nela inerente e compreendendo as transformações urbanas existentes, facilmente se verifica que estamos perante um fenómeno de crescimento urbano isolado da restante área concelhia de Almada.

Com acentuadas condicionantes topográficas, considerável percentagem de território afecto à Reserva Ecológica Nacional e Administração Portuária afecta ao Porto de Lisboa, o qual utiliza grande parte da frente ribeirinha como suporte industrial, este troço da margem sul do Tejo apresenta uma imagem consideravelmente díspar em relação à margem norte, cuja valorização patrimonial e territorial se deve, em parte, à reabilitação de antigos espaços fabris, criação de amplos espaços públicos destinados a lazer, restauração e equipamentos de carácter cultural, nomeadamente o Museu da Electricidade, passeio marítimo de Algés, Docas de Alcântara.

Zonas ribeirinhas cuja subsistência das suas populações dependia das actividades piscatórias e infraestruturas portuárias destinadas à construção e reparação naval, deram lugar, progressivamente ao longo do tempo e por prevalência do interesse privado em detrimento do interesse público, a plataformas de abastecimento de combustível e grandes unidades industriais (ex: silos da Trafaria) que estão na origem da desvalorização e incapacidade de crescimento destes pequenos aglomerados urbanos (Cova do Vapor, Trafaria, Porto Brandão, Cacilhas/Cais do Ginjal).

É neste tecido de território fragilizado e com fortes constrangimentos urbanísticos, que é proposto o desenvolvimento de uma solução que responda a um dos maiores desafios da nosso urbanismo contemporâneo, ou seja: contribua para a revitalização/optimização do espaço público, restabeleça a conectividade concelhia/ribeirinha e renove a imagem da cidade .

O trabalho que nos propusemos efectuar, desenvolve-se a partir do estudo e interpretação analítica da área de estudo, da caracterização dos valores existentes e compreensão das transformações urbanas existentes, por forma a ordenar o espaço à escala local e metropolitana, tendo como documentos orientadores/balizadores:

- PN POT, aprovado pela Lei nº58/2007 de 4 de Setembro

- PROT\_AML, aprovado pela resolução de conselho de ministros nº68/2002 de 8 de Abril; .
- Proposta de alteração do PROT-AML, que esteve em discussão pública de 22 de Novembro de 2010 a 31 de Janeiro de 2011 na plataforma electrónica do INESC-Porto .
- Proposta de Revisão do PDM-Almada; .
- Proposta de elaboração do Plano de Pormenor do Cais do Ginjal, segundo a reunião camarária de 02.09.2009 .

Como informação complementar e de detalhe para a execução da proposta de trabalho/projecto incidente no Cais do Ginjal/Olho-de-boi, foram igualmente objecto de consulta os seguintes documentos:

- Planos estratégicos do concelho de Almada (Almada Nascente, Almada ciclável, Almada Poente, Plano de Mobilidade, Desenvolvimento do Turismo, entre outros)
- Carta de Condicionantes dos Instrumentos de Gestão Territorial (IGT);
- Cartas de condicionantes de Usos do Solo;
- PIDDAC de 2010;
- Cartas militares nas diversas edições disponíveis;
- Planos de Urbanização e Planos de Pormenor em vigor;
- Contexto Histórico das zonas englobadas na área de estudo;

Pretende-se com este trabalho a compreensão da lógica do crescimento do território de modo a reabilitar/revalorizar a zona portuária compreendida entre a Cova do Vapor e Cacilhas, incidindo sobretudo no desenvolvimento conceptual/projectual de revitalização social, cultural e económica no Cais do Ginjal.

Com uma singular vista sobre Lisboa, a degradação ambiental acumulada ao longo dos últimos anos pelo Cais do Ginjal, em Cacilhas, Almada, transformou esta zona à beira do Tejo, num cenário desolador. Aos tempos áureos da década de 50 e 60, que traduzia o êxito da pesca portuguesa, sucedeu-se, a partir dos anos 80, o abandono dos edifícios, ficando assim, vulneráveis ao vandalismo (Moutinho, 2006).

A intervenção em espaços como o Cais do Ginjal emerge da necessidade de conexão dos diversos núcleos Urbanos de Lisboa e Vale do Tejo, como o Barreiro, Coina, Moita e Montijo, através de intervenções locais, como é exemplo o Plano “Almada, Cidade da Água” para os antigos estaleiros da Lisnave, adjudicado ao consórcio internacional constituído pela W.S.Atkins, Santa-Rita Arquitectos e Richard Rogers Partnership, no seguimento de Concurso Público Internacional.

Os objectivos a atingir no final do trabalho passam pela articulação entre tecidos urbanos existentes, renovação de usos, do património e (re) criação de identidade/valor territorial.

**Palavras Chave: frentes ribeirinhas, Ginjal, Margem Sul do Tejo, Regeneração Urbana, Industrias Criativas, Almada.**



**UNIVERSIDADE TECNICA DE LISBOA – FACULDADE DE ARQUITECTURA**

**Title:** *Creative Cities – Projecting in abandoned or depressed areas for a social, cultural and economic revitalization. From Cova do Vapor to Cacilhas*

**Student's Name:** Tiago Luís do Vale Ferreira

**Scientific Adviser:** Professor Doutor Francisco Manuel Serdoura

**Master's Degree in:** Urban Planning Architecture

**Date:** April 2013

**Abstract**

The city is an organism in constant mutation. An organism that is transforming itself, according to the necessities of its own population, but that looks for, or should look for, connection among the conurbations that constitute itself, by economical, cultural and social initiatives.

It is towards this goal that the strategy of rehabilitation of several spaces that are placed in south bank of the Tejo river, reveals its importance, not only for restoring singular places that were once ex-libris of the city (as Ginjal), but also for exploring unknown dynamics.

Taking the area comprehended between Cacilhas and Bairro da Cova do Vapor to account, and not only the riverside track in which they develop, but also the entire area of the vast hills that surround it, characterizing the values inherent in it and understanding the existing urban transformations, makes it easy to verify that this is a phenomenon of urban growth isolated from the remaining district of Almada.

With significant topographical constraints, considerable percentage of land

corresponding to the Ecological Reserve and National Port Administration belonging to the Port of Lisbon, which uses much of the riverfront as an industrial support, this stretch of the south bank of 'Tejo' river presents a very different relation to the north bank whose asset appreciation and territorial is due in part to the rehabilitation of old factory spaces, creation of large public spaces for leisure, catering and cultural equipment, including the Museum of Electricity, promenade through Algés, Docas de Alcântara.

Riverside areas populations whose livelihood depended on fishing activities and port infrastructure for the construction and naval repair, rising gradually over time and prevalence of private interest over the public interest, to fuel supply platforms and large units industrial (eg. silos Trafaria) that are in the origin of the devaluation and growth disability of these small urban areas (Cova do Vapor, Trafaria, Porto Brandão, Cacilhas /Cais do Ginjal ).

In this fabric territory with strong urban constraints, it is proposed to develop a solution that gives answer to one of the greatest challenges of our contemporary urbanism, which is a contribute to the revitalization/ optimization of the public space, a reestablishment of the connectivity between district council/ riverside and renewal of the city's image.

The work we set out to make, is developed from the analytical study and interpretation of the specified area, from the the characterization of existing values and of the existing urban transformations comprehension to order the space at local and metropolitan scale, with the guiding documents:

- PNOT, approved by the law nº58/2007 of 4th of September;
- PROT\_AML, approved by the resolution of the minister council nº68/2002 of 8th of April;
- Proposed amendment to PROT-AML, which has been in public discussion on 22nd of November of 2010 to 31st of January of 2011 on the electronic platform of INESC-Porto;
- Proposal review of PDM-Almada;



- Elaboration proposal of Detailed Plan of the Cais do Ginjal, according to the city council meeting of 02.09.2009

As complementary information and detail, for the implementation of the proposed work / project incident Cais do Ginjal/ Olho-de-boi, have also been consulted the following documents:

- Strategic plans of the municipality of Almada (Almada Rising, cycling Almada, Almada West, Mobility Plan, Tourism Development, among others)
- Letter of conditions of Land Management Instruments (IGT);
- Letters of conditions of Land Use;
- PIDDAC de 2010;
- Military letters available in various editions;
- Ruling Urbanization Plans and Detailed Plans;
- Historical Context of the included areas in the study area.

The aim of this work is to understand the logic of the territory growth so that the port area between Cova do Vapor and Cacilhas can be rehabilitated/ upgraded, focusing primarily on conceptual development/ projection of a social, cultural and economic revitalization in the Ginjal Pier .

With an unique view over Lisbon, accumulated environmental degradation over the past years by Ginjal Pier in Cacilhas, Almada, turned the Tejo river shore, a distressful scenario. The 50s and 60s heydays, which reflected the success of the Portuguese fishing, were replaced at the 80s, by abandoned buildings, therefore, vulnerable to vandalism (Moutinho, 2006).

### Vale do Tejo

Intervening in areas such as Cais do Ginjal emerges from the need for connection of the various urban centers of Lisbon and Vale do Tejo, as Barreiro, Coina, Moita and Montijo, through local interventions, such as the "Almada City water " plan to the old shipyard Lisnave, granted to an international consortium consisting of WSAtkins, Santa-Rita Architects and Richard Rogers Partnership, during the International Public Competition.

The goals to be achieved by the end of the work pass by linking the existing urban fabric, renewal of uses, heritage and (re) creation of identity/ territory value .

**Key words: riverfronts, Ginjal, south bank of the Tejo river, Urban Regeneration, Criative Industries, Almada.**

## Índice

<b>RESUMO</b> .....	<b>I / IV</b>
<b>ABSTRACT</b> .....	<b>V/VIII</b>
<b>INDICE</b> .....	<b>IX / X</b>

### **1º Parte – Análise crítica específica de Lisboa e Vale do Tejo, com especial atenção ao troço compreendido entre Cova do Vapor-Cacilhas**

#### **CAPITULO 1- Caracterização da Evolução Histórica e Morfológica do Concelho de Almada:**

<b>1.1</b> Evolução da relação cidade-porto .....	<b>1/4</b>
<b>1.2</b> Formas de ocupação e crescimento urbano.....	<b>5/8</b>
<b>1.3</b> Tecido urbano existente e rede urbana territorial .....	<b>9/13</b>

#### **CAPITULO 2- Condições de acesso e deslocação**

<b>2.1</b> Mobilidade e Acessibilidade: Cidade de Almada; .....	<b>14</b>
<b>2.2</b> Plano de Mobilidade: Acessibilidades 21 .....	<b>14/19</b>
<b>2.3</b> Infra-estruturas e Serviços de transporte Colectivo (rodoviário, ferroviário e fluvial) que afectam o troço compreendido entre Cova do Vapor/ Zona Industrial de Cacilhas .....	<b>19/23</b>

#### **CAPITULO 3- Visão estratégica do Território: oportunidades e condicionantes**

<b>3.1</b> De que forma os IGT's afectam e proporcionam o desenvolvimento urbano da cidade de Almada (PNPOT, PROT-AML, PDM-A, PLANO ALMADA+) .....	<b>24/46</b>
<b>3.2</b> Especial incidência de Planos na freguesia de Cacilhas (PRU, ALMADA NASCENTE; QTªALMARAZ).....	<b>47/50</b>
<b>3.3</b> A Subida das águas do Mar: Efeitos sobre o do território urbano e medidas de prevenção (ataque, defesa ou gestão).....	<b>51/54</b>

**CAPITULO 4- Identificação das actividades de relevante interesse Social, Cultural e económico da freguesia de Cacilhas:**

4.1 Equipamentos e usos de referência.....	55/56
4.2 Elementos de interesse patrimonial, a reabilitar e integrar.....	57/60

**CAPITULO 5- A importância da criatividade no desenvolvimento social, cultural, económico e ambiental das cidades**

5.1 Cidades Criativas, o que são?.....	61/66
5.2 Case Studies de Cidades criativas, exemplos/casos de sucesso .....	67/73
5.3 Aplicabilidade do conceito de cidades criativas no território .....	74/79

**2º Parte – Definição e delimitação da área de intervenção/ Elaboração do projecto urbano (Cais do Ginjal)**

**CAPITULO 6- Identificação das questões urbanas em presença**

6.1 Programação e fundamentos da escolha do espaço de projecto (definição de objectivos).....	80/81
6.2 Condicionantes e oportunidades de carácter físico, ambiental e paisagístico na reconfiguração do Cais do Ginjal.....	81/85

CONCLUSÕES.....	86/88
BIBLIOGRAFIA.....	89/92
LISTA DE FIGURAS.....	93/95

**ANEXOS:**

-Lista das peças desenhadas finais.....	98/99
-Desenhos finais do trabalho.....	101/108
-Lista de peças desenhadas no processo de trabalho.....	109
-Cópia do processo de trabalho.....	110/122

# 1º Parte – Análise crítica específica de Lisboa e Vale do Tejo, com especial atenção ao troço compreendido entre Cova do Vapor-Cacilhas

## CAPITULO 1- Caracterização da evolução histórica e morfológica da cidade de Almada

### 1.1 Evolução da relação da cidade com o porto



Fig.1 Mapa Almada de 1816  
Fonte: ATKINS, ROGERS, Richard, Santa-Rita Arquitectos, Almada Nascente



Fig.2 Fotografia aérea de Almada de 1958  
Fonte: ATKINS, ROGERS, Richard, Santa-Rita Arquitectos, Almada Nascente



Fig.3 Fotografia aérea de Almada de 1967  
Fonte: ATKINS, ROGERS, Richard, Santa-Rita Arquitectos, Almada Nascente

Desde a época pré-histórica até aos dias de hoje, Almada, deteve sempre uma grande proximidade com o rio. Almada, topónimo de raiz árabe, é ocupada desde há 5000 anos, segundo as mais recentes pesquisas arqueológicas, e por estas margens “passaram os mais diversos povos que aqui se fixaram, partilhando e trocando as suas experiências e mercadorias” (CMA, 2006).

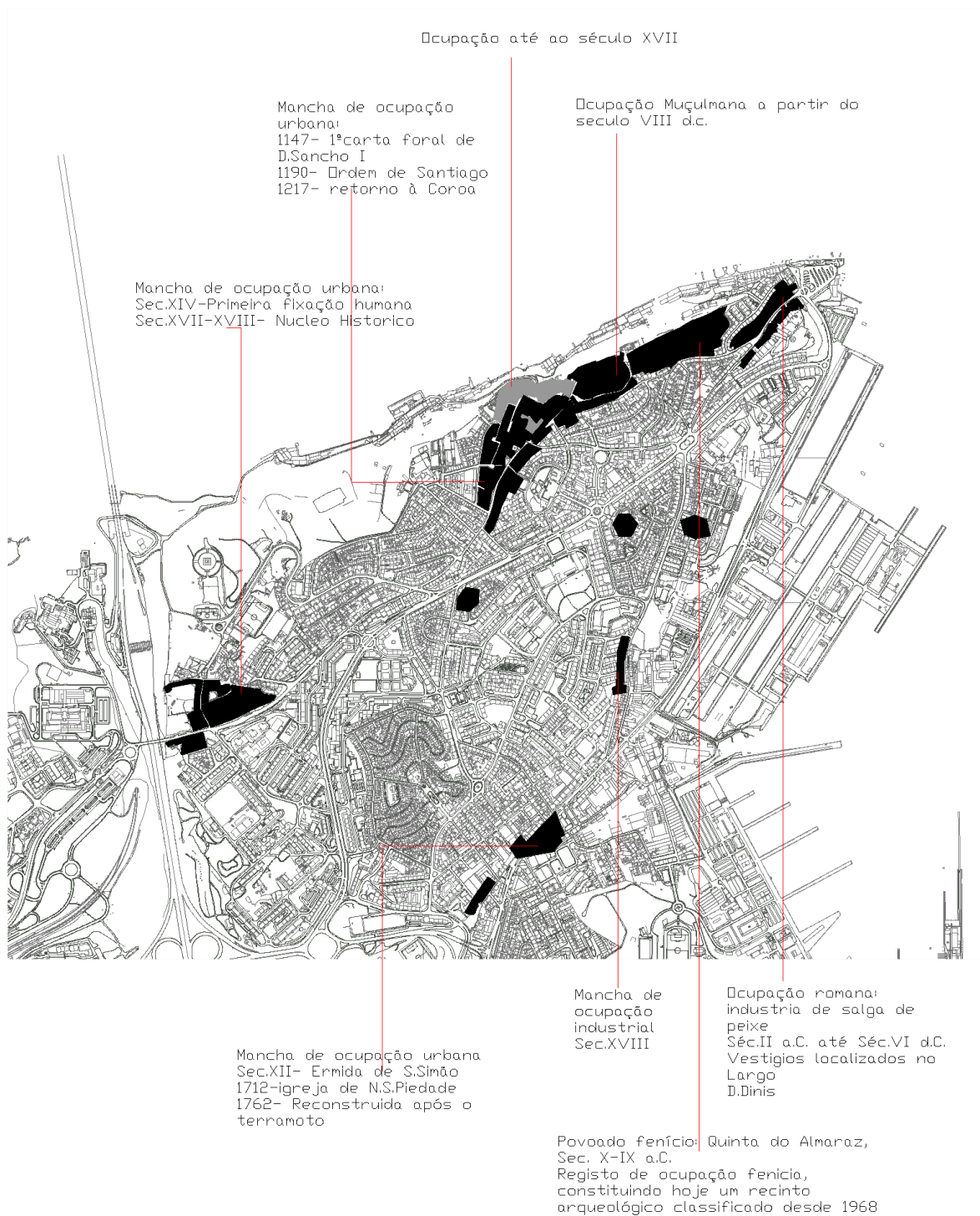
A estruturação inicial do núcleo de Almada surgiu com a permanência islâmica no território, sendo que anteriormente os Fenícios e Romanos são também algumas das comunidades que por aqui passaram. Almada advém

da palavra árabe Al-maadan, que significa “a mina” dado que nesta época a cidade estava associada à exploração mineira.

Esta actividade justificou a implantação do Castelo de Almada -cuja fortaleza ainda permanece, como podemos observar na fig.4 na mancha relativa à ocupação até ao séc.XVII- na zona mais elevada da actual Almada Velha, o qual, para além de salvaguardar as rotas comerciais garantia também a protecção contra possíveis invasões terrestres ou ataques provenientes do rio.

Em 1179, em plena época medieval, é concedida à cidade a sua primeira carta de foral. A sua configuração urbana restringe-se a um pequeno aglomerado de habitações situadas junto das imediações das muralhas do castelo, ao longo da Rua Capitão Leitão (rua principal), rodeada de um extensa zona agrícola.

Associada à produção agrícola, a pesca também contribuiu para a primeira fixação de uma população migrada do sul, que posteriormente originou a rota de fluxos comerciais em direcção à capital do reino, rota esta que atravessava o rio na zona mais estreita entre margens, a partir de Cacilhas.



**Fig.4 Principais núcleos históricos existentes de Almada**  
 Fonte: ATKINS, ROGERS, Richard, Santa-Rita Arquitectos, Almada Nascente





Fig.5 As Travessias efectuadas pelos Cacilheiros desde 1882  
 Fonte: ATKINS, ROGERS, Richard, Santa-Rita Arquitectos, Almada Nascente,  
 Câmara Municipal Almada Edições, 2006

A ligação fluvial estabelecida entre as duas margens começou desde muito cedo. A funcionalidade da embarcação, sendo de transporte de mercadorias, passageiros ou pesca determinava a morfologia e técnica construtiva de cada barco. Por exemplo, para a pesca havia barcos como a muleta, a bateira e o buque; para transportes de passageiros seriam a canoa, o catraio e o bote cacilheiro; para mercadorias a fragata, o varino e o bote de pinho.

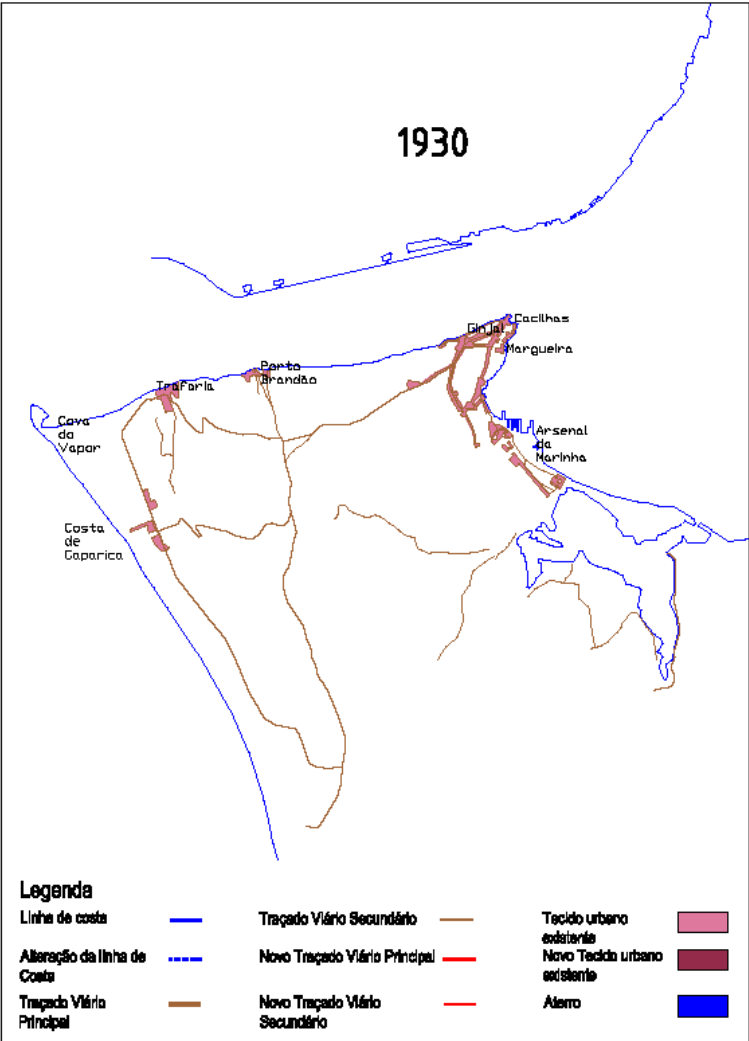
O aparecimento em 1820 da energia a vapor facilita ainda mais a ligação entre vários pontos do estuário.

1903 marca a data de inauguração do transporte de viaturas nos barcos de passageiros. Por fim, destaca-se ainda, em 1975, do surgimento do Clube Náutico de Almada, que, em complemento dos transportes fluviais e da pesca, marca a vivência da cidade fluvial, mais concretamente do Cais do Ginjal agora num componente mais lúdica e de introdução de actividade náutica de recreio.



1.2 Formas de ocupação e crescimento urbano

O intercâmbio comercial com Lisboa e outros destinos contribuiu para a implantação de uma mancha estruturada de quintas, na envolvente dos núcleos fundadores, com limites definidos por uma estrutura de azinhagas de acesso. O terramoto de 1755, tal como na cidade de Lisboa, provocou estragos avultados nesta zona, perdendo o traçado medieval e a sua reconstrução prolongou-se até finais do séc.XIX.



No final do séc. XIX, a cidade assiste a um enorme processo de industrialização pela implantação de indústrias transformadoras numa linha contínua desde a Trafaria, atravessando o Ginjal, Cacilhas, Margueira, Mutela, Romeira e antigo Alfeite, devido à integração das indústrias corticeira, moagem, pólvora, metalurgia do ferro e conserveiras, provocando um crescimento notável no tecido urbano, como se pode comparar nos mapas de 1930/1966 (fig.6), sendo que aqui é mais notório o desenvolvimento na zona de Almada Velha (Cacilhas, Mutela, Margueira).

Fig.6 Evolução etápica do tecido Urbano da cidade de Almada entre 1930-2011  
Fonte: Desenhos da autoria do próprio com base nas Cartas Militares de Lisboa

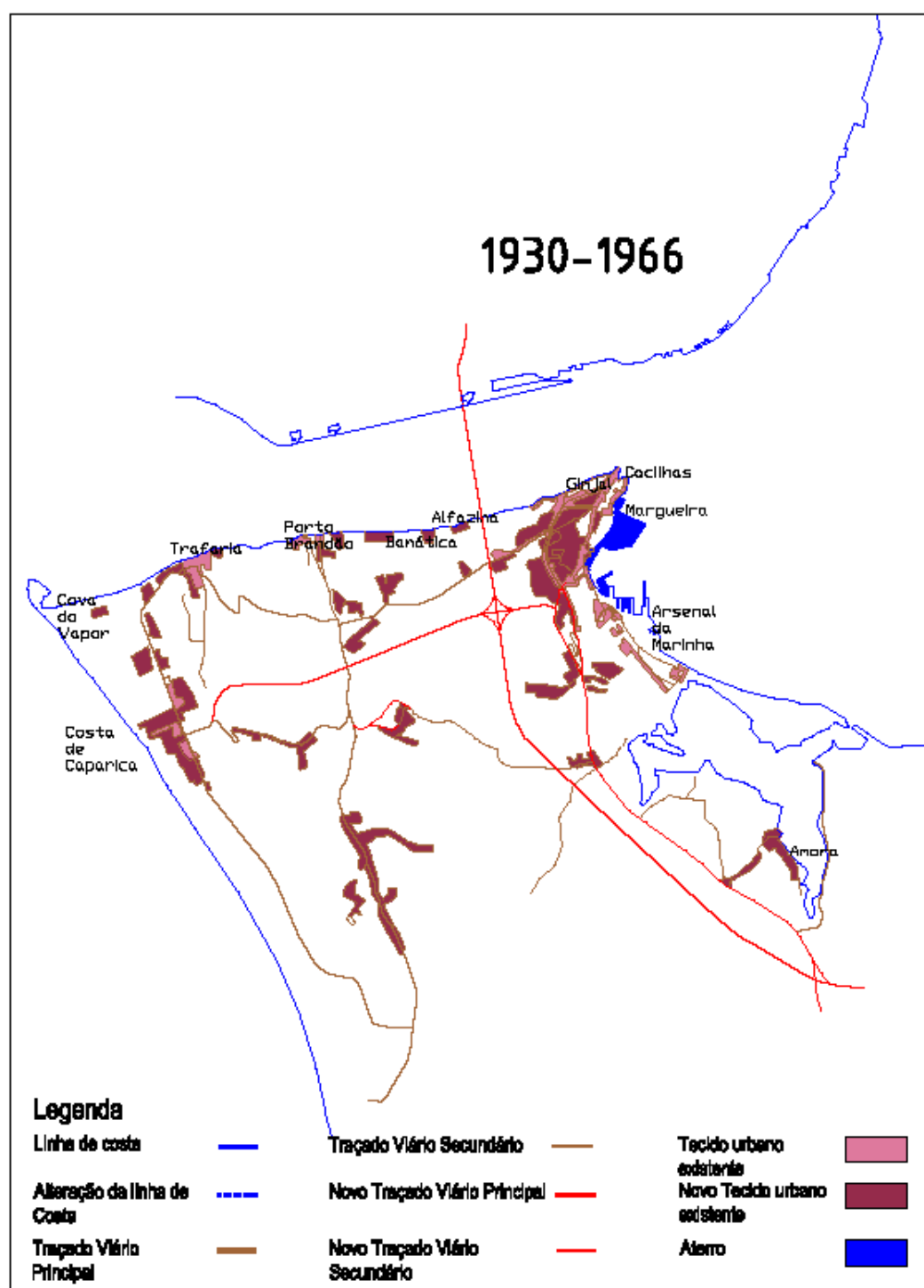


Fig.7 Evolução etápica do tecido Urbano da cidade de Almada entre 1930-2011

Fonte: Desenhos da autoria do próprio com base nas Cartas Militares de Lisboa

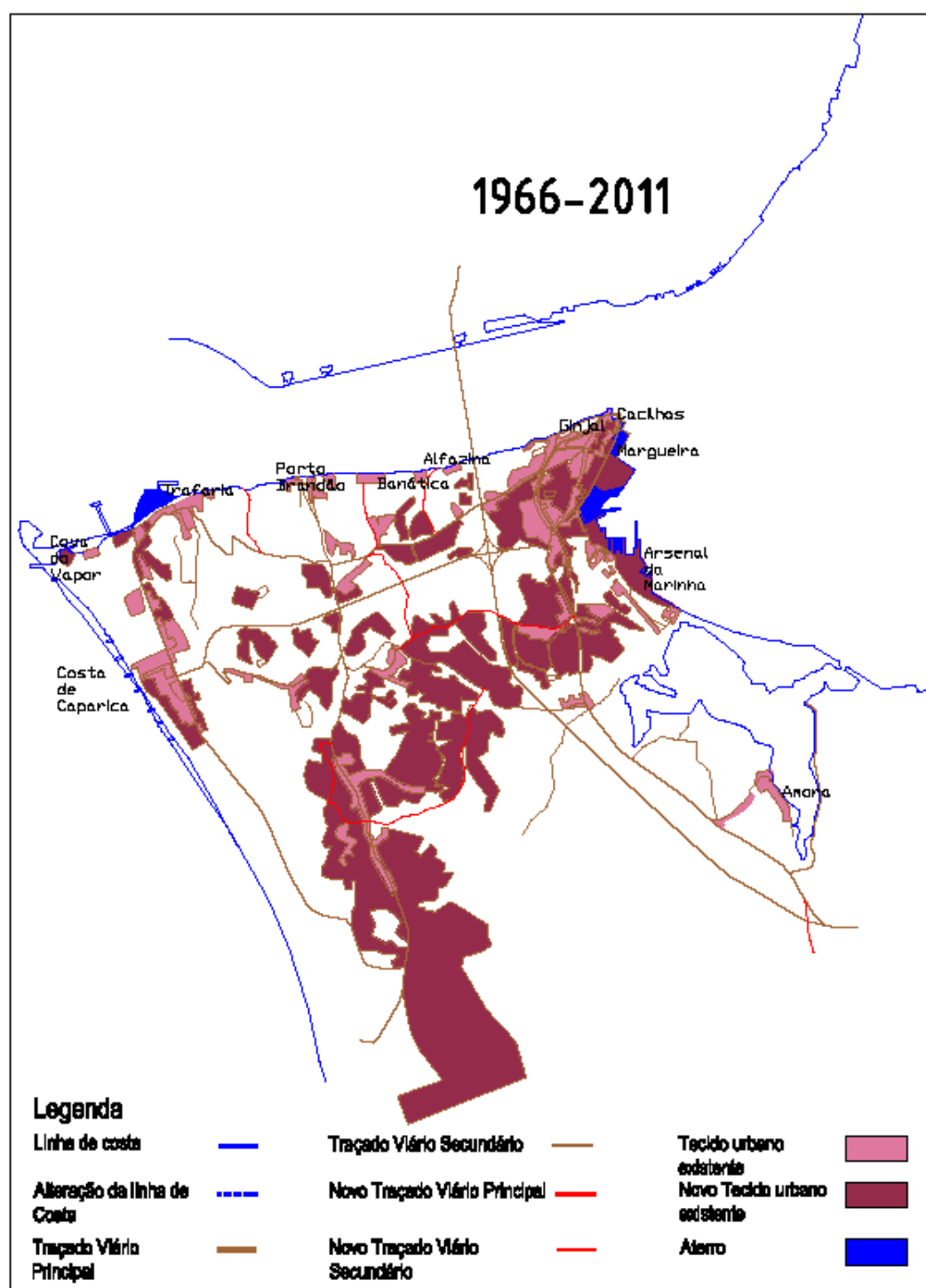


Fig.8 Evolução etápica do tecido Urbano da cidade de Almada entre 1930-2011

Fonte: Desenhos da autoria do próprio com base nas Cartas Militares de Lisboa

A construção da cidade Almada foi feita, na sua grande maioria, no decorrer do séc.XX, fruto do crescimento da indústria naval, conjugado com o declínio da actividade agrícola em terrenos de origem pantanosa, os quais foram sendo vendidos a preços acessíveis. Terrenos estes fronteiros à linha de água, permitindo assim, a consolidação da malha urbana industrial.

O crescimento das actividades piscatórias e da indústria naval, como foi o caso da Lisnave, marcaram o território nas décadas de 60/70 do séc.XX. Se a isto associarmos ainda a inauguração da ponte 25 de Abril, em 1966, percebe-se o crescimento dos fluxos migratórios sofridos neste espaço. No entanto, os finais da década de 80 e início de 90 marcaram uma nova etapa no desenvolvimento da cidade, coincidente com as quebras do mercado de exportação e a crise da indústria naval. No entanto, a cidade cresce no sector terciário através da criação de equipamentos e serviços distintos (Tribunal de Almada, Teatro Municipal, Fórum Romeu Correia, entre outros), e, assiste-se ao substancial crescimento do município em outras freguesias outrora mais despovoadas: Laranjeiro, Feijó, Charneca da Caparica e Sobreda (fig.8-1966/2011). Emerge assim a criação de planos de requalificação que permitam o renascer destas zonas erguendo-as como nova centralidade e imagens reconhecidas da cidade.

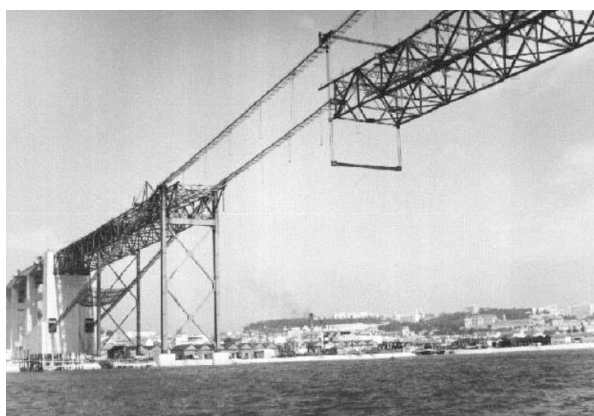


Fig.9 Fotografia do processo da ponte 25 de Abril, data e autor desconhecidos  
Fonte:

<https://www.facebook.com/photo.php?fbid=412426288786850&set=a.288758717820275.94091.286415878054559&type=3&theater>



Fig.10 Fotografia da Estação terminal de Cacilhas, data e autor desconhecidos  
Fonte:

<https://www.facebook.com/photo.php?fbid=492056067490538&set=a.288758717820275.94091.286415878054559&type=3&theater>

### 1.3 Tecido Urbano existente e rede de urbana territorial



Fig.11 Freguesias do Concelho de Almada  
Fonte: DEP/CMA, extraído do Plano Director  
Municipal de Almada

Almada constitui-se em 11 freguesias (Fig 11): Cacilhas, Almada, Pragal, Cova da Piedade, Feijó, Laranjeiro, Caparica, Sobreira, Trafaria, Charneca da Caparica e Costa de Caparica e com uma população que, em 2001, rondava os 166.000 habitantes.

Como podemos observar pela fig.12, a grande expansão territorial ocorreu na passagem da década de 70 para 80 do séc.XX, fruto de um grande desenvolvimento industrial da cidade, dos contínuos fluxos migratórios provenientes do sul do país e das ex-colónias, e também da compra de 2ª habitação nas zonas de lazer e turismo (Costa de Caparica).

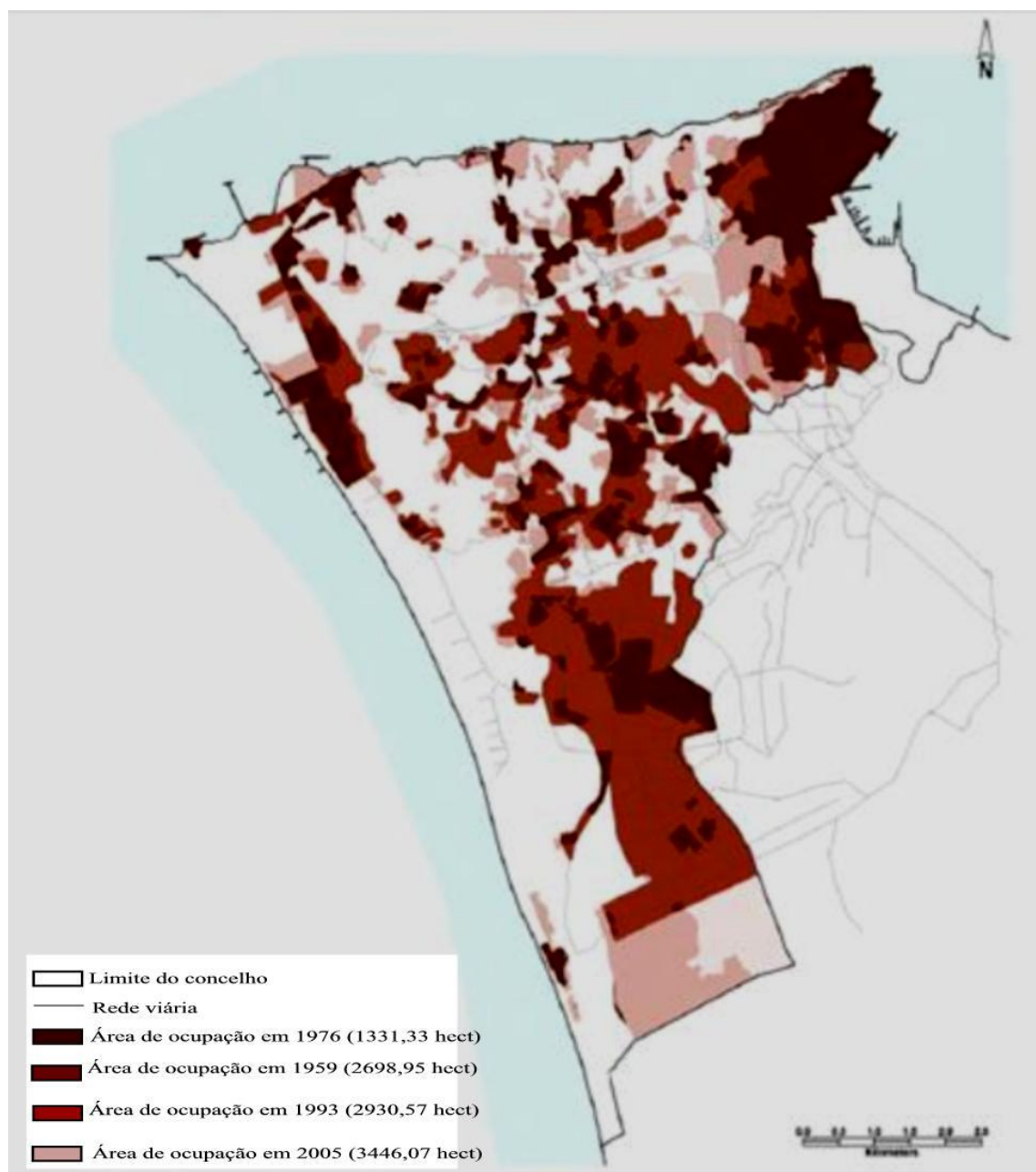


Fig.12 Observação da Transformação do Território entre 1976-2005  
 Fonte: DEP/CMA, extraído do Plano Director Municipal de Almada



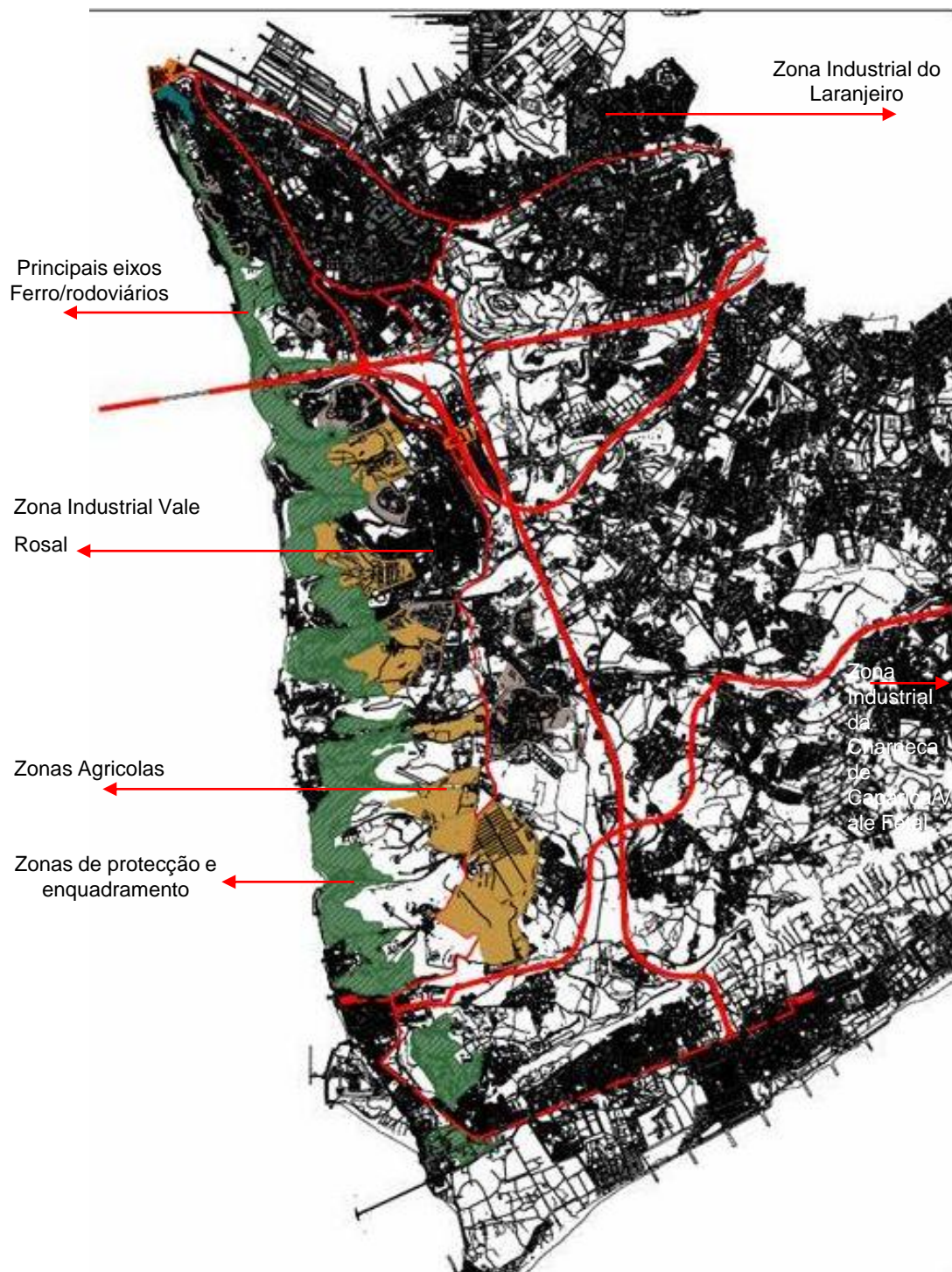


Fig.13 Principais redes de circulação, localização dos pontos com potencial exploração agrícola e zonas verdes de protecção/ enquadramento e localização de zonas industriais  
 Fonte: autoria do próprio

Na figura 13, verificamos que a fixação industrial dá-se, maioritariamente, junto dos principais eixos viários que percorrem o território de Almada, ou seja junto do IC20 (via rápida de Almada) e entre a extensão da A2 e da EN10, abrangendo assim as freguesias do Feijó e Laranjeiro, estendendo-se posteriormente, já fora do concelho, para Corroios, Amora, etc. O fenómeno que não cumpre este padrão é a zona industrial da Charneca de Caparica e Vale Fetal, que corresponde a um período de formação industrial que data de finais da década de 80, explicado pela explosão demográfica da freguesia em que se insere.

O Município de Almada aposta forte na vertente de Educação e do Desporto, e no intuito de promover o convívio social, fomentar as actividades ao ar livre, cuidar e zelar pela manutenção do ambiente e estimular a prática desportiva em várias vertentes ao ar Livre, foi construído desde 1998 o Parque da Paz, que se constitui como Estrutura de Espaço Verde erguido sobre zona de Protecção e enquadramento de Espaço Urbano (como se pode confirmar pela figura seguinte), que constitui a maior intervenção no uso do solo.

Tipo de Ocupação		Area (ha)		Diferença	
		1998	2005	(ha)	%
Espaço Não Urbano	Agrícola	34,42	41,44	7,02	20,00
	Florestal	132,20	126,83	-5,37	-4,10
	Praias	0	0	0	0
Espaço Urbano	Consolidado	4,09	4,45	0,36	8,80
	Em Formação	16,80	34,73	17,93	106,70
	Precário	4,55	4,49	-0,06	-1,30
	Equipamento	0,1934	0,4034	0,21	108,60
	Espaços Verdes	0,08	0,56	0,48	600,00
	Industrial	1,15	3,79	2,64	229,60
	Militar	13,91	13,88	-0,03	-0,20
	Turístico	0,21	0,21	0	0
TOTAL		207,60	230,78		

Fig.14 Evolução dos usos do solo em espaço Verde de Protecção e Enquadramento

Fonte: DEGAS/CMA e DEP/CMA, extraído do Plano Director Municipal de Almada



Seguiram-se a criação de zonas industriais (Vale Rosal) e Equipamentos (culturais- Fórum Romeu Correia e o Teatro Municipal de Almada; comerciais- O Fórum de Almada; de ensino- o alargamento do polo universitário da UNL, o Instituto Superior de Ciências da Saúde Egas Moniz: e por fim equipamentos de investigação e desenvolvimento (I&D)- o Madan Parque e a sede da Y-dreams (a maior empresa de software do país).

É de salientar que estes últimos se situam no eixo entre o IC20 e a encosta Norte do Estuário do Tejo, junto da zona de Protecção e enquadramento, anexa portanto à zona de intervenção a que se propõe esta dissertação.

A figura anterior vem também a comprovar que emerge a necessidade de revitalizar não só as zonas de protecção e enquadramento como também as zonas agrícolas, Culturais e Naturais, conferindo continuidade ao tecido urbano existente quer das áreas consolidadas como também das áreas em formação emergente.



Fig.15 Vista Panorâmica da cidade de Almada, vista do Cristo Rei

Fonte: [http://3.bp.blogspot.com/\\_6KbelgiYSgk/S-DIBFJQzXI/AAAAAAAAUvc/hc08lQixa\\_g/s1600/almada-portugal+05.jpg](http://3.bp.blogspot.com/_6KbelgiYSgk/S-DIBFJQzXI/AAAAAAAAUvc/hc08lQixa_g/s1600/almada-portugal+05.jpg)

## **CAPITULO 2- Condições de acesso e deslocação**

### **2.1 Mobilidade e Acessibilidade: Concelho de Almada**

O conceito de mobilidade define um efeito causa-consequência do desenvolvimento económico-social, expansão urbana e distribuição espacial de actividades como o trabalho, lazer, habitação, e comércio no território, e a maior ou menor necessidade de aceder a determinada zona e a afluência da sua procura deve-se à importância que essas mesmas actividades têm na área urbana onde se inserem (Figueira, 2009). Assim sendo, compreende-se acessibilidade como o suporte físico que surge no planeamento territorial como meio de viabilizar as necessidades de mobilidade da população.

A mobilidade no concelho de Almada é fortemente marcada pelo grande eixo viário estabelecido pela ponte 25 de Abril, erguida na década de 60, e na sua contiguidade com a Auto-Estrada do Sul (A2-sul), sendo que nos finais da década de 90 a introdução da linha de comboio da Fertagus, nomeadamente através da construção da estação do Pragal e mais recentemente o Metro Sul do Tejo (MST), vieram alterar o modo de circulação em Almada, fazendo prevalecer a utilização do Transporte Público. Em segundo plano podemos considerar a ligação fluvial estabelecida através dos portos de Trafaria/Porto Brandão e Cacilhas que asseguram a ligação com a margem Norte do Tejo, respectivamente com Belém e Cais do Sodré.

Por fim, o IC20 estabelece a ligação viária mais importante dentro do concelho de Almada, visto que proporciona o acesso e todas as 11 freguesias integrantes do Concelho: Cacilhas, Almada, Laranjeiro, Cova da Piedade, Feijó, Pragal, Monte da Caparica, Sobreda, Charneca, Costa de Caparica e Trafaria.

### **2.2 Plano de Mobilidade: Acessibilidades 21**

O centro de Almada suporta o impacto ambiental de cerca de 140.000 automóveis que circulam diariamente no concelho, sejam residentes ou outros que aqui trabalham. Estes dados não contemplam o acréscimo dos 35.000 veículos que atravessam o Centro Sul, tanto na direcção a Lisboa ou na direcção ao Seixal.

Neste contexto, a Câmara, consciente que a intensa utilização do automóvel cria problemas de segurança rodoviária e aumenta os níveis de poluição, decidiu elaborar o Plano de Mobilidade: Acessibilidades 21 (contemplado no eixo 3 do Plano Estratégico “ALMADA+”) cujo objectivo foi “diagnosticar os problemas e apresentar as propostas visando a segurança e facilidade na circulação em Almada, privilegiando a utilização dos transportes públicos e modos de transporte suaves (andar de bicicleta e a pé).”(C.M.A., 2002)

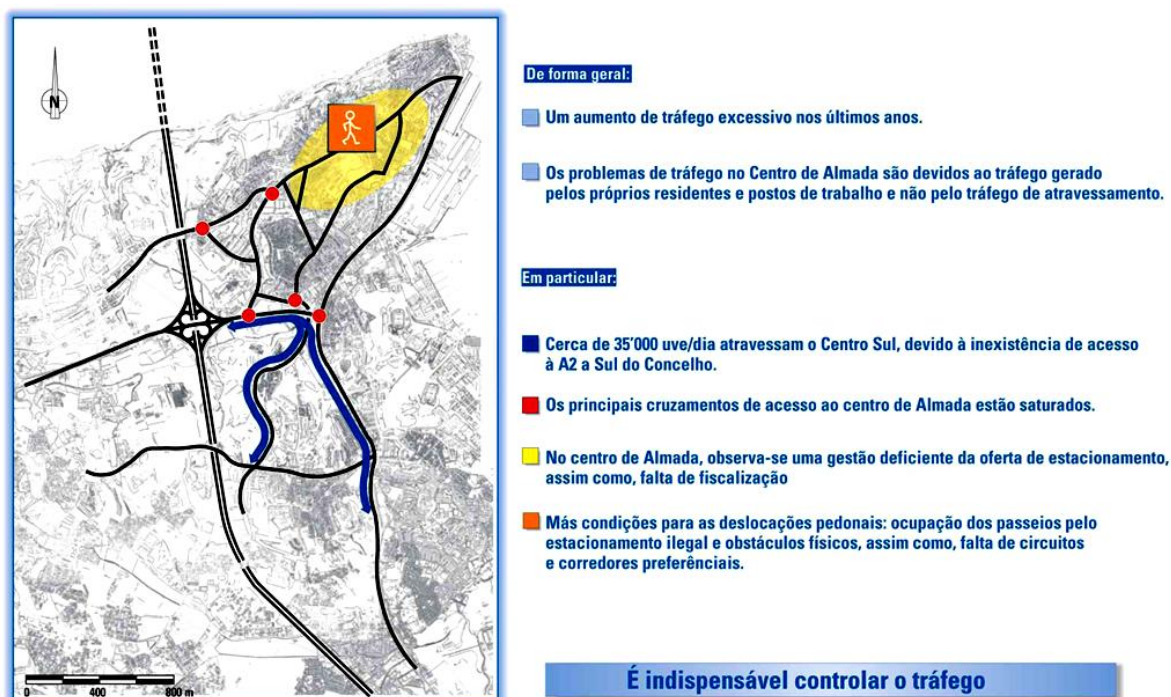


Fig.16 Principais conclusões da análise da situação actual das deslocações em Almada

Fonte: Relatório síntese do PDM-A

Devido a um forte crescimento económico e social registado nos últimos anos da primeira década deste século, semelhante ao que ocorre em outras cidades europeias, a mobilidade e acessibilidades da cidade de Almada têm sido inevitavelmente afectadas, o que levou o município a definir um conjunto de medidas que alteram geograficamente o concelho de Almada em articulação com os concelhos vizinhos (perímetro 1), a zona de influencia do MST (perímetro 2) e o próprio centro da cidade de Almada (perímetro 3), pressupondo melhorias

significativas na qualidade de vida da população, no que diz respeito à requalificação do espaço público, redução da emissão de gases poluentes (CO<sub>2</sub>) e de ruído, aumento da segurança rodoviária, estimular a utilização dos transportes públicos em detrimento dos transportes individuais por modo a viabilizar também a introdução do MST .

Estas medidas estão seccionadas em 5 áreas de intervenção, a saber:

### ***Acessibilidade***

- *melhorar a acessibilidade à cidade de Almada e as deslocações internas no concelho;*
- *melhorar o serviço dos transportes públicos, privilegiando a articulação futura com o Metro Sul do Tejo.*

### ***Estacionamento***

- *garantir a oferta de estacionamento para os residentes;*
- *garantir a oferta de estacionamento no centro de Almada para os utentes de curta duração;*
- *limitar o estacionamento dos pendulares (pessoas que se deslocam, diariamente e em horários regulares, para Almada por motivos laborais ou escolares) oferecendo a estes utilizadores alternativas;*
- *reduzir ou eliminar o estacionamento ilegal.*

### ***Espaço Público***

- *recuperar o espaço público para os peões e clientes das zonas comerciais e de serviços no centro da cidade;*
- *revalorizar o património urbanístico e arquitectónico.*

**Ambiente**

- diminuir o ruído nas zonas residenciais;
- melhorar a qualidade do ar.

**Segurança**

- reduzir o tráfego nas zonas residenciais;
- melhorar a segurança dos peões, nomeadamente na proximidade das escolas;
- melhorar a segurança nos atravessamentos das ruas com elevados volumes de tráfego (CMA;2002).

O Plano de Mobilidade, elaborado em 2002, pioneiro em Portugal no que diz respeito ao capítulo das acessibilidades e melhoria da circulação interna dentro do concelho, deposita grande parte do seu investimento num elemento fundamental de reordenação do espaço, o metro ligeiro de superfície, denominado Metro Sul do Tejo, que circula entre os concelhos de Almada e Seixal.



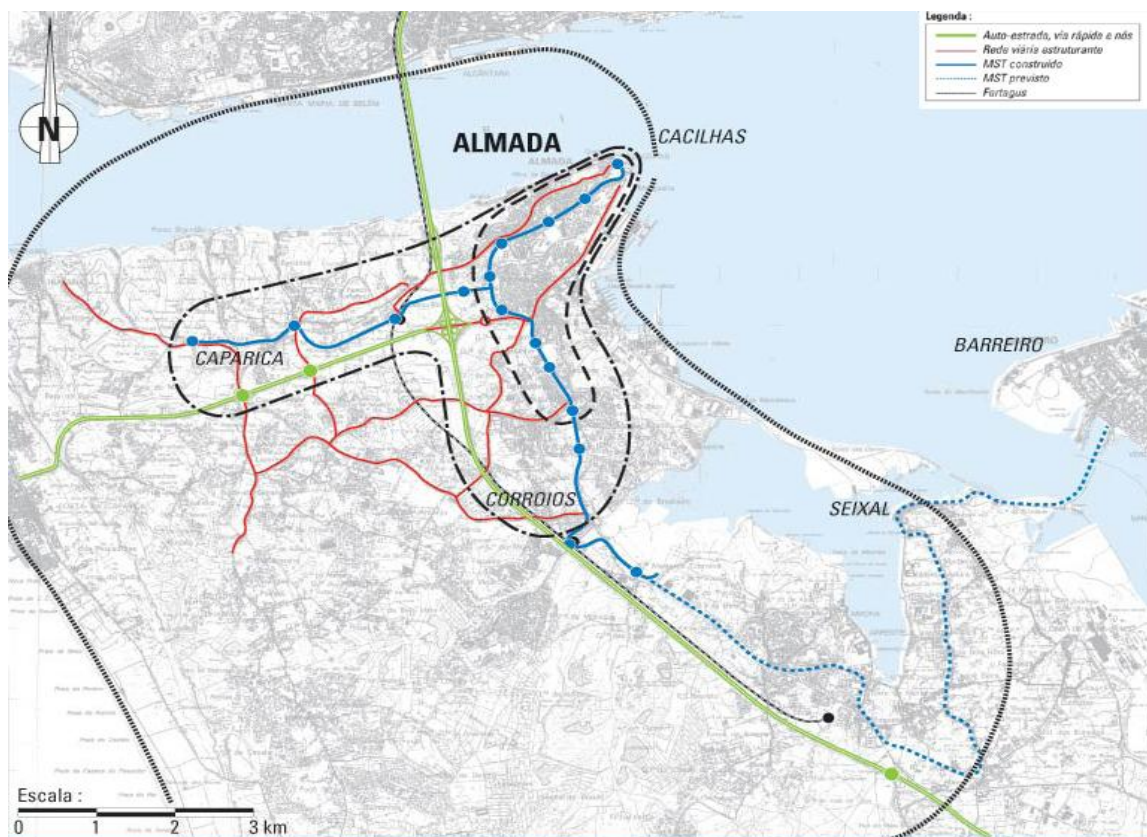


Fig.17 Os 3 perímetros de intervenção do Plano de Mobilidade: Acessibilidades 21

Fonte: Relatório Síntese do PDM-A, plano de mobilidade

A primeira fase do MST tem um investimento estimado em 390 milhões de euros que é resultante de anos de luta das autarquias da margem sul do Tejo por um meio de transporte unificador do Arco Ribeirinho Sul, já se encontra em pleno funcionamento desde Novembro de 2008 e percorre um total de 28 km de extensão dividida em três linhas (Cacilhas-Corroios; Corroios-Pragal; Cacilhas-Pragal-Universidade) que abrange interfaces de transportes públicos, zonas comerciais, universidades e áreas de grande densidade populacional. A segunda (Corroios-Fogueteiro) e terceira (Fogueteiro-Seixal-Lavrado) fases, não estão ainda em funcionamento, sendo que o Município de Almada defende a expansão deste sistema de transporte até à Costa da Caparica e à Trafaria.

Sinónimo de qualificação urbana, a sua construção foi aproveitado para revolucionar o eixo central da cidade de Almada, dotando-a de novas praças, espaços públicos e áreas verdes. O Metro Sul do Tejo é um meio de transporte amigo do ambiente, já que não produz emissões locais de CO<sub>2</sub>.

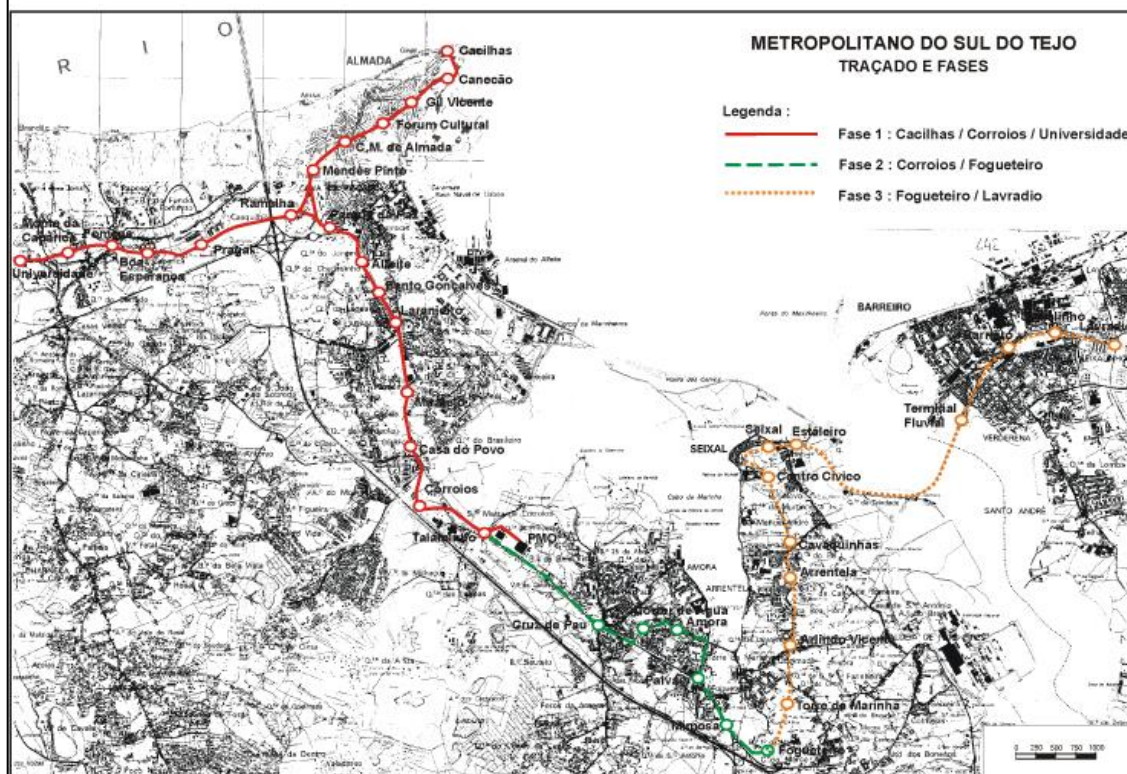


Fig.18 As três fases do Metro Sul do Tejo

Fonte: Programa Operacional da Região de Lisboa e Vale do Tejo (2002)

### 2.3 Infra-estruturas e Serviços de transporte colectivo (rodoviário, ferroviário e fluvial) que afectam o troço compreendido entre Cova do Vapor/ Zona Industrial de Cacilhas

O troço compreendido entre a Cova do Vapor-Cacilhas comporta um conjunto de infra-estruturas de carácter portuário e industrial que, comparativamente às da margem norte do Tejo, se apresenta subaproveitada, com uma paisagem e tecido urbano empobrecidos e nalguns casos com edifícios em estado devoluto.

Num contexto de optimização de mobilidade e acessibilidade dentro e fora do concelho, está previsto o reforço de uma rede viária em malha, apoiada na rede estruturante já existente, auto-estrada, IC20 e IC32 (futura Circular Rodoviária Interna da Península de Setúbal-CRIPS) que evitam assim o atravessamento das zonas residenciais e também uma rede de transporte colectivo (TC) ferroviário estruturante: o comboio da FERTAGUS, o MST e uma rede de TC rodoviária através de linhas de rebatimento e de malha.

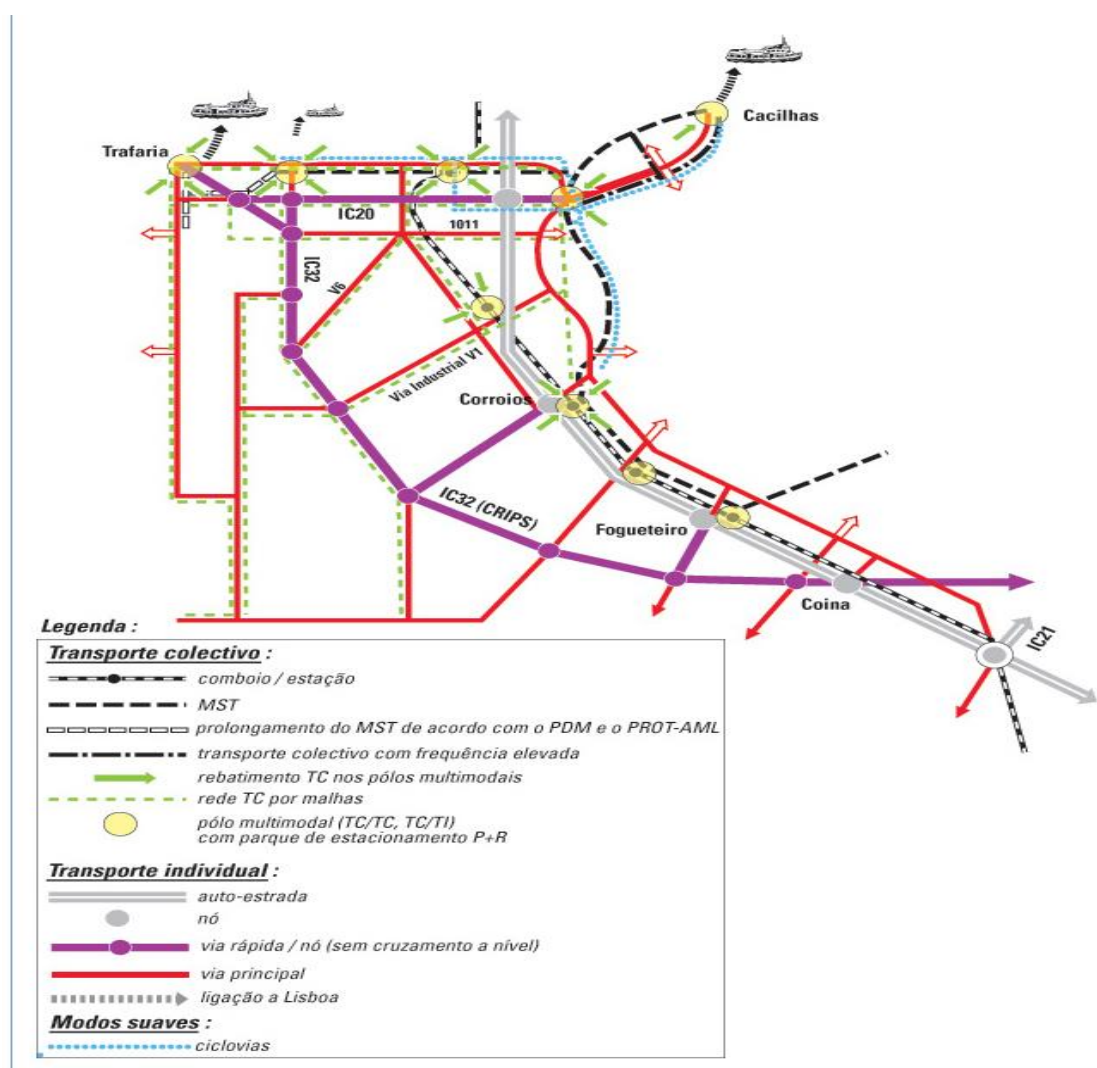


Fig.19 Conceito de deslocação Multimodal

Fonte :Relatório Síntese do Plano Acessibilidades 21 (2002)



Este conjunto de acções traduz um conjunto de objectivos previamente estabelecidos nos objectivos no Plano de Mobilidade, Acessibilidades 21, nomeadamente:

***Um conceito multimodal*** (fig.19)- *através de um estudo de deslocações que considere todos os modos de transporte, mas também a melhoria da qualidade de vida (valorizando o espaço público, o ambiente, o comércio no centro da cidade ...);*

***Um plano de circulação multimodal*** – *que contempla a acessibilidade a todos os meios de transporte (não apenas ao automóvel); hierarquiza a rede de transporte individual e reestrutura a rede de transporte colectivo; redefine a utilização do espaço público;*

***Um plano de estacionamento*** – *que contempla uma oferta adaptada à necessidade dos diferentes utentes e a gestão dos lugares existentes;*

***Uma estratégia de regulação*** – *que contempla o controlo e a gestão de fluxos de circulação dos transportes individuais, colectivos e modos suaves. (CMA/2002)*

Estes objectivos serão materializados num conjunto de acções territoriais que permitirão a articulação entre os diversos serviços de TC (fluvial, rodoviário e ferroviário), a regularização dos fluxos de TC e TI e o consequente suporte físico dos mesmos (criação de novos interfaces, reabilitação de espaços públicos já existentes, criação de novos espaços de estacionamento, novos trajectos viários, etc.).

Deste modo, podemos referir, de uma forma sintetizada, o impacto que estas acções terão nos pontos de maior relevância do troço Cova do Vapor-Cacilhas:

-Cova do Vapor/Trafaria: A freguesia da Trafaria é marcada notoriamente por um tecido urbano desagregado e debilitado, cenário este muito presente no Bairro dos Pescadores na Cova do Vapor, é também marcado por uma paisagem manchada pela presença impositiva da Fábrica de Silos que não contribui para o crescimento económico local, tratando-se de um desenvolvimento económico de escala Nacional.

A construção da CRIPS (prevista no PROT-AML e PDM-Almada) surge da necessidade do alargamento da plataforma portuária da Trafaria para posterior distribuição de mercadorias pela Península de Setúbal que, em complemento com a zona portuária das docas de Alcântara e por razões de logística, tornar-se-á num dos principais portos de transacção de mercadorias de Portugal.

Ora, esta realidade poderá não vir a beneficiar directamente a freguesia em questão, visto ser uma estratégia relacionada com uma economia de escala, de natureza similar à Fábrica de Silos.

A freguesia da Trafaria poderá vir a beneficiar, primeiro, com o alargamento da Primeira fase do MST, que prevê a extensão da linha da Universidade até à Trafaria e posteriormente à Costa de Caparica que, em conjunto com o desenvolvimento do Projecto *CostaPólis* poderá contribuir para a integração com os demais e periféricos aglomerados urbanos, segundo, com a criação de um novo trajecto fluvial (ferry) que a ligará a Algés;

-Porto Brandão/Banática: A zona do Porto Brandão, que ocupa a maior parte da extensão deste troço, é marcada por uma paisagem onde se destacam os Gasómetros da Banática, a Estação de Limpeza e abastecimento de combustíveis de Navios, a ETAR do Monte da Caparica ou mesmo o antigo e abandonado edifício do Lazareto. A População ribeirinha do Porto Brandão poderá vir a beneficiar com o aumento de fluxos diários da ligação fluvial P.Brandão-Belém (resultante da redução de trajectos prevista de Trafaria-Belém) bem como da consequente requalificação do espaço público e estacionamento previstos segundo o PDM-Almada. À semelhança da Trafaria, o prolongamento da linha do MST acentua a acessibilidade a este espaço, se tivermos em conta a proximidade desta localidade com a Universidade Nova de Lisboa e o parque tecnológico Madan Parque.

-Cais do Ginjal: Esta infraestrutura portuária constitui uma imagem marcante da cidade de Almada, outrora por ser um importante espaço de apoio à pesca, aos estaleiros navais e armazenagem de vinhos, vinagres, bacalhau, contribuindo

substancialmente para a economia local. Actualmente, é um espaço “fantasma” subaproveitado. Esta realidade poderá ser invertida mediante a concretização de vários projectos: O novo Plano de Pormenor, o qual prevê a recuperação parcial do caminho marítimo e dos edifícios existentes conferindo-lhes um novo uso direccionado para o comércio, restauração e turismo; A articulação pedonal com o Cristo Rei, que é um dos principais monumentos, senão o mais importante, da cidade de Almada; A ligação à estação terminal de Cacilhas, interface este que congrega o MST, estação rodoviária dos Transportes Sul do Tejo (TST) e cais fluvial de Cacilhas; União com a zona da Margueira, de onde surgirá, em breve, o Plano Almada Nascente, a nova centralidade do Arco Ribeirinho Sul.

## **CAPITULO 3- Visão estratégica do Território: oportunidades e condicionantes**

### **3.1 De que forma os IGT's afectam e proporcionam o desenvolvimento urbano da cidade de Almada (PNPOT, PROT-AML, PDM-A, PLANO ALMADA+)**

Neste capítulo, analisam-se os principais IGT s , de acordo com as transformações que mais directamente afectam o território-palco de intervenção urbana, que neste caso mais específico diz respeito a todas as linhas orientadoras e programas relativos à Área Metropolitana de Lisboa e a Região de Lisboa e Vale do Tejo, estando escalonados do geral para o particular. Ou seja: averiguando as principais dinâmicas e preocupações culturais, ambientais, socioeconómicas e financeiras que se projectam e fazem sentir a nível nacional, seguindo da escala regional e por fim local. Como o modelo institucionalizado de planeamento urbano contempla, na sua forma mais abrangente, a articulação das suas políticas territoriais com os demais países pertencentes à União Europeia, interpretar-se-á, de forma sintetizada, as directrizes e orientações que serão tidas em conta num cenário prospectivo, de articulação de Portugal com as políticas europeias de desenvolvimento territorial.

#### **PROGRAMA NACIONAL DA POLITICA DE ORDENAMENTO DO TERRITORIO-PNPOT**

O PNPOT constitui o principal instrumento de desenvolvimento do território, de natureza estratégica e âmbito nacional, com precedência em relação aos demais IGT's, dado que define o quadro unitário que visa o desenvolvimento territorial integrado, tendo em conta a identidade própria das suas parcelas e a inserção no espaço da união europeia e em que a organização espacial tem em conta o sistema urbano, as redes, as infra-estruturas e os equipamentos de interesse nacional, áreas de interesse agrícolas, ambientais e patrimoniais.

As Orientações estratégicas estão definidas por regiões, pelo que se enumera aquelas que se relacionam com a proposta de trabalho a desenvolver e que são contempladas nas opções estratégicas do trabalho em curso:

- 1.Promover um sistema de mobilidade e de transportes mais eficaz, eficiente e sustentável;
- 2.Criar uma rede de espaços para instalação de serviços avançados e actividades ligadas a I&D que contribuam para a afirmação da região como uma plataforma de serviços internacionais;
- 3.Reabilitar os espaços industriais abandonados, com projectos de relevância internacional nos de maior valia em termos de localização, em particular nos que permitam valorizar as qualidades cénicas do Tejo;
- 4.Preservar o potencial agro-pecuário e a competitividade da agricultura e das explorações agrícolas;
- 5.Proteger os espaços naturais de modo compatível com as suas aptidões para recreio e lazer e as áreas agrícolas e florestais relevantes para a sustentabilidade ecológica da região;
- 6.Promover um modelo territorial que integre as centralidades intra-metropolitanas, em coerência com os sistemas urbanos sub-regionais e valorize concentração do desenvolvimento urbano à volta dos nós e dos terminais do sistema de transporte publico;
- 7.Promover novas formas de governância territorial assentes na cooperação inter-institucional, na concertação de políticas e na capacitação de actores regionais, tendo em conta o novo patamar de exigência decorrente do estatuto, face aos fundos estruturais comunitários, de região “competitividade” e já não de “convergência”;
- 8.Desenvolver, qualificar e organizar em rede os espaços vocacionados para a instalação de actividades baseadas no conhecimento e tecnologia;

- 9.Revitalizar os centros históricos, reabilitando o património edificado, recuperando as funções residenciais e revitalizando as funções urbanas;
- 10.Proteger as frentes ribeirinhas e a zona costeira e desenvolver um programa coerente de qualificação que valorize o seu potencial como espaços de recreio e de lazer e suporte de actividades de *cluster* turismo;
- 11.Desenvolver programas integrados de renovação de espaços industriais abandonados, com soluções que criem novas centralidades e referencias no espaço urbano;
- 12.Desenvolver estruturas de cooperação intermunicipal e mecanismos de participação da população em matéria de ordenamento do território;
- 13.Promover estruturas de âmbito metropolitano para a gestão de actividades em rede, melhorando a governabilidade da Área Metropolitana de Lisboa.



Fig.20 População activa e empregada no  
sector terciário por NUTS III, 2001

Fonte: RPG, INE, 2001

Como se pode observar na fig.20 relativa à população empregada no sector terciário, constata-se que a grande maioria se situa na zona norte da AML e também no Algarve, seguido das zonas Sul da AML e de Coimbra/Aveiro. No intuito de alargar outros sectores, que não o terciário, designadamente: os de produção associada à agricultura, pecuária e exploração da competitividade agrícola; Actividades associadas ao lazer e turismo nas zonas ribeirinhas, (mencionados

nos pontos 4 e 5); a participação activa, mesmo no que diz respeito à empregabilidade, favorecendo a população local, como mencionado no ponto 7, não só como agentes responsáveis pela competitividade, mas também pela capacidade de governância e participação activa pública nas propostas estabelecidas.

## PLANO REGIONAL DO ORDENAMENTO DO TERRITORIO DA ÁREA METROPOLITANA DE LISBOA-PROT AML

Os PROT constituem um documento de desenvolvimento de natureza estratégica de escala regional, que tem em conta a evolução demográfica e o desenvolvimento económico, social e cultural, e onde são estabelecidas as infra-estruturas e transportes.

Constituem-se como os quadros de referência para a elaboração dos PMOT's onde constam esquemas dos modelos territoriais.

O PROT-AML foi aprovado em 8 de Abril de 2002 por Resolução de Conselho de Ministros, tendo sido elaborada a sua proposta de alteração a 8 de Junho de 2008, devido ao aprofundamento de processos de globalização económica e comunicacional e de internacionalização da economia portuguesa e também da necessidade de estabelecer um quadro de referência actualizado para a revisão dos PDM dos Municípios integrados na AML. Como tal, e sendo que, segundo a CCDR-LVT, o documento em vigor é o de 2002, serão estas as directrizes contempladas mas tendo em conta as alterações previstas no documento de revisão.

A estratégia territorial assenta em 4 objectivos, plasmados tanto no PROT de 2002 como na sua proposta de alteração, os quais visam essencialmente:

- 1.Recentrar a AML no estuário do Tejo, salvaguardando os valores naturais e as áreas protegidas, através da criação de novas centralidades metropolitanas, fazendo assim prevalecer a organização do território em articulação com o rio (patente na fig.21 do esquema global do modelo territorial);
- 2.Desenvolver a “Grande Lisboa”, cidade de duas margens, ancorada na cidade de Lisboa, estabelecendo uma boa coordenação intermodal e uma estrutura radio-concêntrica de acessibilidades privilegiando o transporte ferroviário e fluvial, amenizando assim a utilização da rodovia e consequentemente do transporte individual motorizado;

3. Policentrar a região, criando um modelo de organização interdependente entre cada núcleo/aglomerado urbano, estabelecendo a igualdade de acesso a equipamentos, habitação e serviços, recrutando, preferencialmente, os recursos humanos locais na atribuição de emprego;

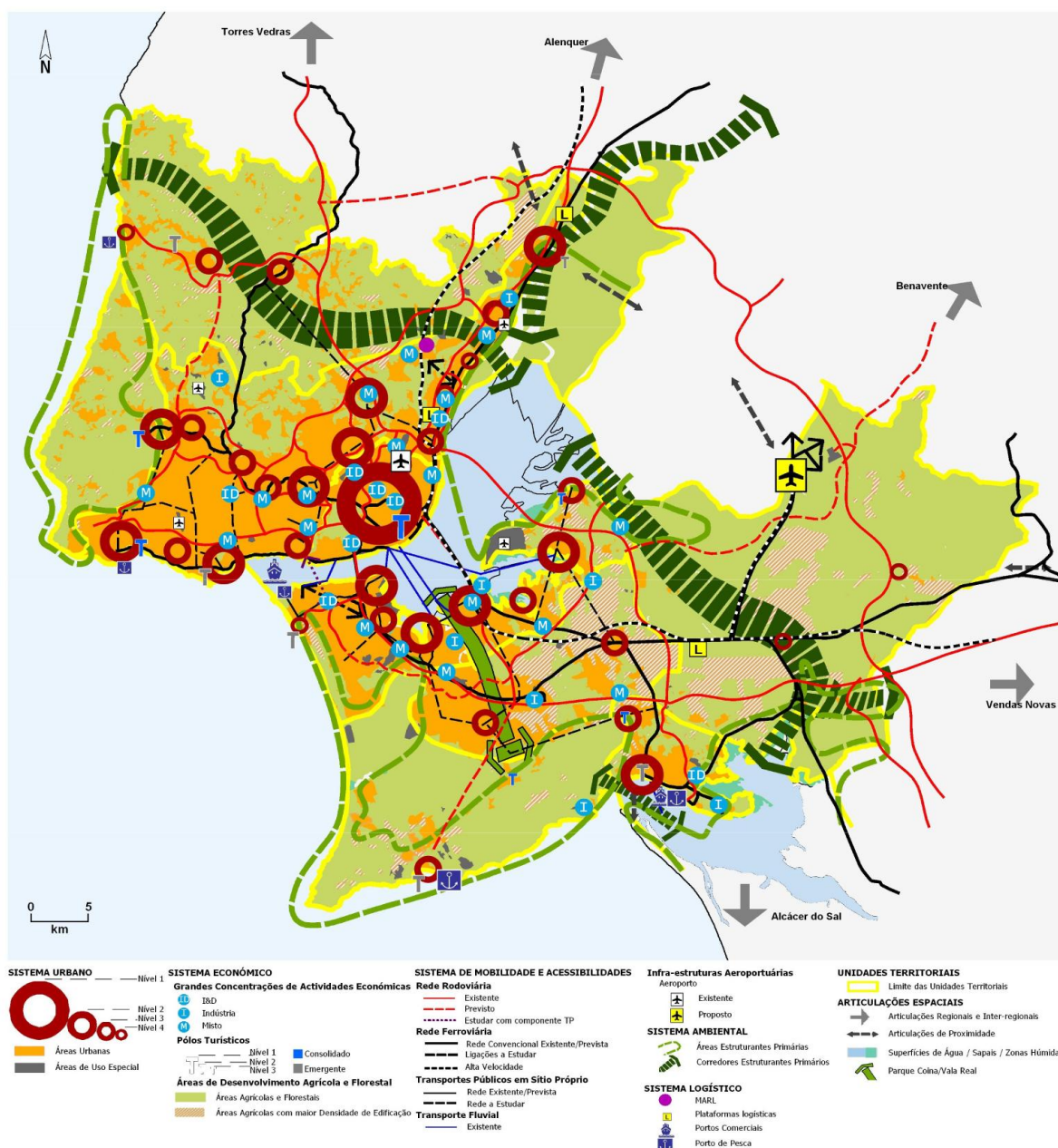


Fig.21 Esquema Global do Modelo territorial

Fonte: PROT-Proposta técnica final, Novembro de 2010



4. Valorizar a diversidade territorial, corrigindo os desequilíbrios existentes, revitalizando o meio rural como meio de equilibrar a disparidade de utilização de solo rural vs urbano, sem no entanto condicionar ou comprometer os recursos naturais e as áreas protegidas

As alterações do PROT contemplam algumas alterações previstas no território, e que implicarão o reforço e/ou alterações e reforço de alguns sistemas:

- A primazia na utilização dos transportes públicos em contraponto ao uso de transporte individual, prevalecendo aqui, sempre que possível, o comboio, metro e metro ligeiro (como se pode ver na fig.22), e complementada pela recuperação do uso do transporte fluvial;

- As grandes transformações visam as melhorias nas acessibilidades internas e externas, sendo no entanto de referir que, com a suspensão da entidade Arco Ribeirinho Sul e em situação de crise e de cortes orçamentais nos diferentes sectores, nomeadamente no ordenamento do território, nas obras públicas, transportes e comunicações, responsáveis pelo planeamento e gestão dos projectos mencionados, este ponto se torna dúbio e perde, ou pelo menos compromete, a curto e médio prazo, a sua viabilidade.

- No Sistema Ambiental mantêm-se os objectivos definidos em 2002, sendo clarificados os seus objectivos e delimitações, e no modelo global territorial é representada a Rede Primária da REN que integra as Áreas Estruturantes Primárias (Rede Natura 2000 e Áreas Classificadas de Rede Nacional de Áreas Protegidas) e os Corredores Primários (que definem a conectividade entre as áreas)

- Deverão ser privilegiadas as operações de regeneração e reabilitação urbana nos PMOT's, nomeadamente nos PU's e PP's, visando a recuperação de zonas urbanísticas de áreas afectadas por diversas disfunções, sendo de privilegiar a recuperação de zonas degradadas por crescimento urbano desenfreado e de génese ilegal.

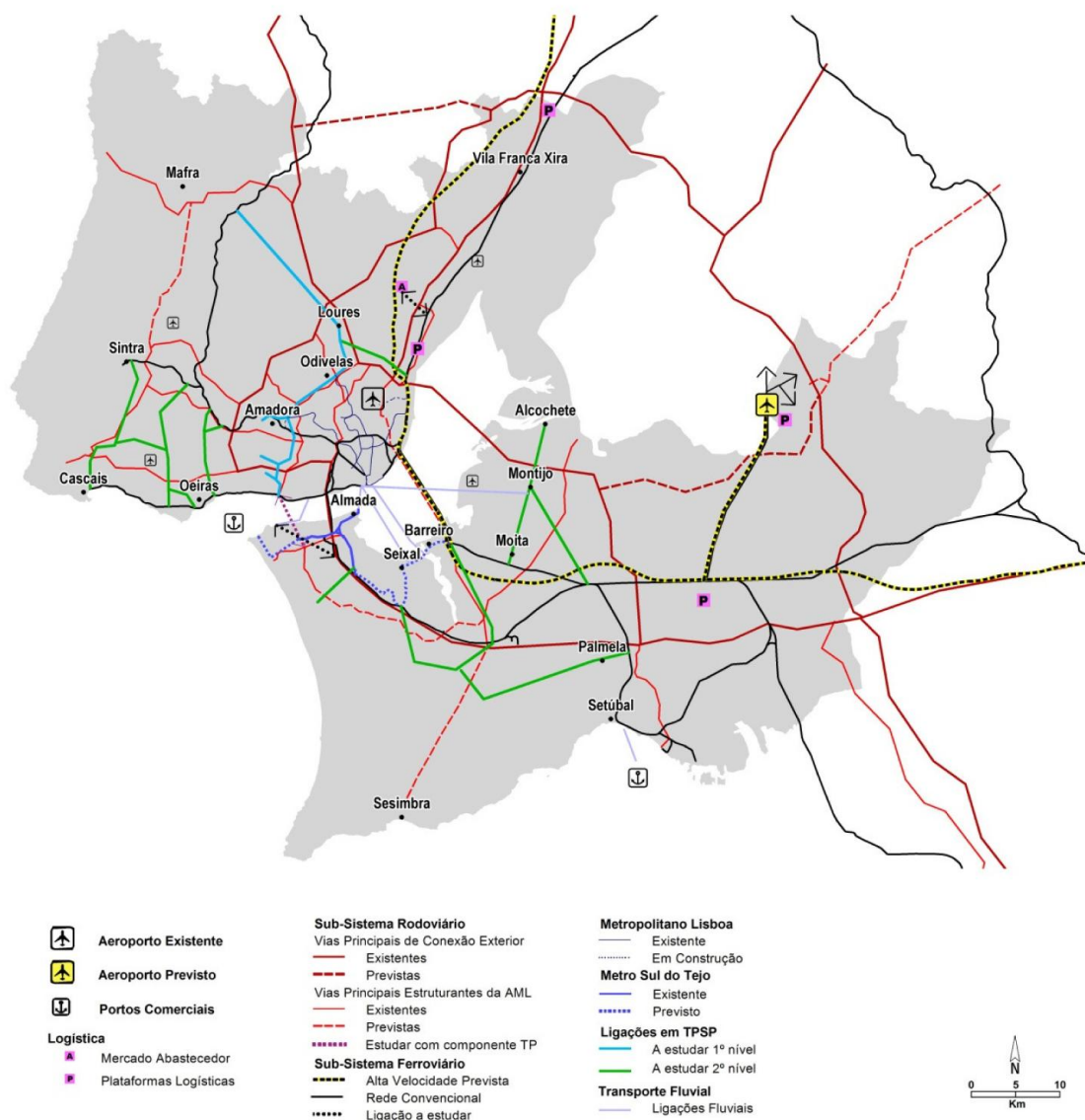


Fig.22 Sistema de Mobilidade e de Acessibilidades

Fonte: PROT-Proposta técnica final, Novembro de 2010

No que diz respeito às opções estratégicas evidenciadas na versão actualizada do PROT, é possível citar 3 que convergem com a temática desta dissertação. Ou seja: as que se destinam a acções/operações a realizar no Arco Ribeirinho Sul, identificado como UNOP5 em 2002 e UNOP7 em 2010, a saber:

- Reforçar a centralidade do Turismo Cultural nas estratégias de desenvolvimento local e garantir o desenvolvimento sustentável do segmento turístico “Sol e Mar”;
- Salvaguardar as vertentes viradas ao Tejo enquanto património paisagístico de enquadramento do Estuário;

-Salvaguardar as áreas agrícolas, florestais e naturais de grande valor.

Estas opções estratégicas articulam-se entre si, na medida em que é possível desenvolver o segmento turístico associado às capacidades balneares em zonas como a Costa da Caparica, combatendo-se assim a crónica sazonalidade nestes espaços, através da reconversão e regeneração de alguns espaços industriais obsoletos, a ser usadas para as indústrias de I&D (fig.23), lazer e turismo náutico;

Salvaguardar as vertentes viradas ao Tejo dado que constituem espaços naturais de grande valor, e se explorados como espaços de circulação pública, com articulação conjunta ou complementar com as extensas áreas com potencial agrícola, poderão significar geração de riqueza e empregabilidade local e exploração do mercado de exportações.

A.2. Fixar e expandir as actividades intensivas em conhecimento e criatividade	
A.2.3	Cluster das Indústrias Criativas
Normas Conexas: A.2.1. / B.1.1. / B.1.2. / D.3.1. / D.3.2. / D.4.2.	
<b>Problemática</b>	
<ul style="list-style-type: none"><li>• Emergência do <i>cluster</i> das indústrias criativas e condições favoráveis na AML, enquanto Região de cruzamento de culturas, para valorizar os seus activos em territórios de criatividade</li><li>• Oportunidade de qualificação e regeneração de grandes espaços devolutos no interior de áreas urbanas / industriais de alguns concelhos da AML para gerar ambientes criativos e singulares</li><li>• Relevância da facturação das actividades criativas como indicador de competitividade de uma Região num contexto de crescimento sustentado da economia do conhecimento</li></ul>	
<b>Orientações</b>	
1. Assumir a cultura como vector decisivo para o aumento da competitividade da AML e para garantir o seu desenvolvimento sustentável	
2. Afirmar na AML um <i>cluster</i> centrado nas actividades criativas e culturais, propiciador da emergência de um ambiente criativo 4T (Tecnologia, Tolerância, Talento, Território)	
3. Incrementar significativamente as actividades criativas na cidade de Lisboa, aproveitando/potenciando a proximidade a inúmeras estruturas orientadas para a cultura	
4. Apostar no desenvolvimento de projectos inovadores das classes criativas, em articulação com outras iniciativas culturais, de valorização do património edificado e de promoção turística da AML	

5. Aproveitar e dinamizar espaços e equipamentos desactivados (armazéns, fábricas, edifícios devolutos,...) que potenciem a criação de pólos culturais alternativos que se assumam como potenciais âncoras turísticas municipais			
6. Promover a AML como território exportador de bens e serviços nas actividades criativas e como pólo de atracção de “mão-de-obra” de classes criativas nesta vertente, enfatizando a componente cultural de Portugal, a sua história e as suas relações atlânticas			
Directrizes e Medidas	Instrumento de aplicação	Entidade Responsável	Entidades Participantes
1. Promover nos espaços e equipamentos desactivados, usos compatíveis com a necessidade de incrementar a fixação de agentes culturais (“residências artísticas”), de pólos de empresas criativas, de espaços para criadores e eventos	PMOT	CM	CCDRLVT
2. Apoiar novas formas de parceria público-privada e apostar em parcerias internacionais, gerando maior eficácia e eficiência no aproveitamento dos espaços	Apoio / incentivos, parcerias	Tutela Inter ministerial	MEID, MC, MTSS, MAOT, CM
3. Criar medidas de estímulo ao aparecimento de empresas/indústrias criativas e culturais	Apoio / incentivos	Tutela Inter ministerial	MC, MTSS, MAOT, CM

Fig.23 Normas orientadoras/normas específicas por domínio de intervenção/Domínio -conectividade, competitividade e cosmopolitismo

Fonte:PROT-Proposta técnica final

As indústrias criativas e inovadoras, têm um papel crucial como motor de crescimento económico regional, em que as sedes destes agentes económicos podem provir do aproveitamento de antigas fábricas, armazéns e edifícios devolutos, preferencialmente junto do estuário do Tejo, e onde a componente cultural de Portugal, a sua História e as suas relações devem ser ressalvadas.

## PLANO DIRECTOR MUNICIPAL DE ALMADA – PDM-A

O PDM é um documento de elaboração obrigatória que abrange todo o território municipal e que define o modelo espacial de organização municipal do território, no que diz respeito à caracterização económica, social e biofísica, definição dos sistemas de protecção de recursos naturais, culturais e agrícolas, as estratégias de localização de actividades industriais, turísticas, comerciais e de serviços, delimitação de perímetros urbanos, a definição de unidades operativas de planeamento e gestão (UOPG), a programação da execução das opções de ordenamento estabelecidas, entre outros.

Os pressupostos que tiveram na origem da elaboração deste plano são factores que decorreram com peso significativo nos últimos anos, sendo visível as suas transformações, no que diz respeito à “significativa melhoria da mobilidade e da acessibilidade em toda a AML, os novos modelos produtivos e de serviços, os critérios da sua localização e a alteração da estrutura do mercado de emprego” (PDM-objectivos estratégicos de desenvolvimento).

Foram definidos 5 Objectivos Estratégicos de Desenvolvimento do concelho e os domínios principais da sua intervenção, associados a diferentes Unidade Operativas de Planeamento e Gestão (UNOP) que preenchem todo o território do concelho, sendo cada uma destas unidades detentora de um conjunto específico de princípios e propostas de ordenamento e intervenção urbanística (PDM-objectivos estratégicos de desenvolvimento), sendo esses objectivos:

### **1. Diversificação da Base Económica e Modernização dos Processos Produtivos**

- . Promoção de Zonas Turísticas em Áreas de elevada qualidade Urbanística;
- . Criação de Áreas de Recreio e Lazer;
- . Reordenamento do Tecido Comercial e Requalificação do Sistema de Distribuição;
- . Valorização dos Recursos Científicos e Tecnológicos.

### **2. Reforço e Equilíbrio da Rede Urbana no Concelho e o seu papel na Região**

- . Favorecer e Desenvolver as novas acessibilidades intra e inter-concelhias;
- . Criação de Novas Centralidades;

. Desenvolvimento de uma Rede de Equipamentos Estruturantes.

### 3. Melhoria do Ambiente Natural e do Ambiente Construído

. Valorização dos Recursos Naturais e Paisagísticos do Concelho;

. Constituição de um Pólo de Actividades Lúdicas, de Turismo e de Serviços.

### 4. Desenvolvimento Sócio-Cultural e de Formação Profissional

. Criação de Pólos Culturais em Edifícios de Valor Patrimonial Reabilitados;

. Desenvolvimento de uma Rede de Serviços Lúdicos;

. Diversificação na Oferta de Áreas de Formação Profissional;

. Desenvolvimento de uma Política de Formação de Agentes Culturais para o Movimento Associativo.

### 5. Desenvolvimento de uma nova Imagem do Concelho e da sua Gestão

. Definição de um novo Modelo de Gestão;

. Diversificação e Aprofundamento das Formas de Participação da População na Vida do Município.

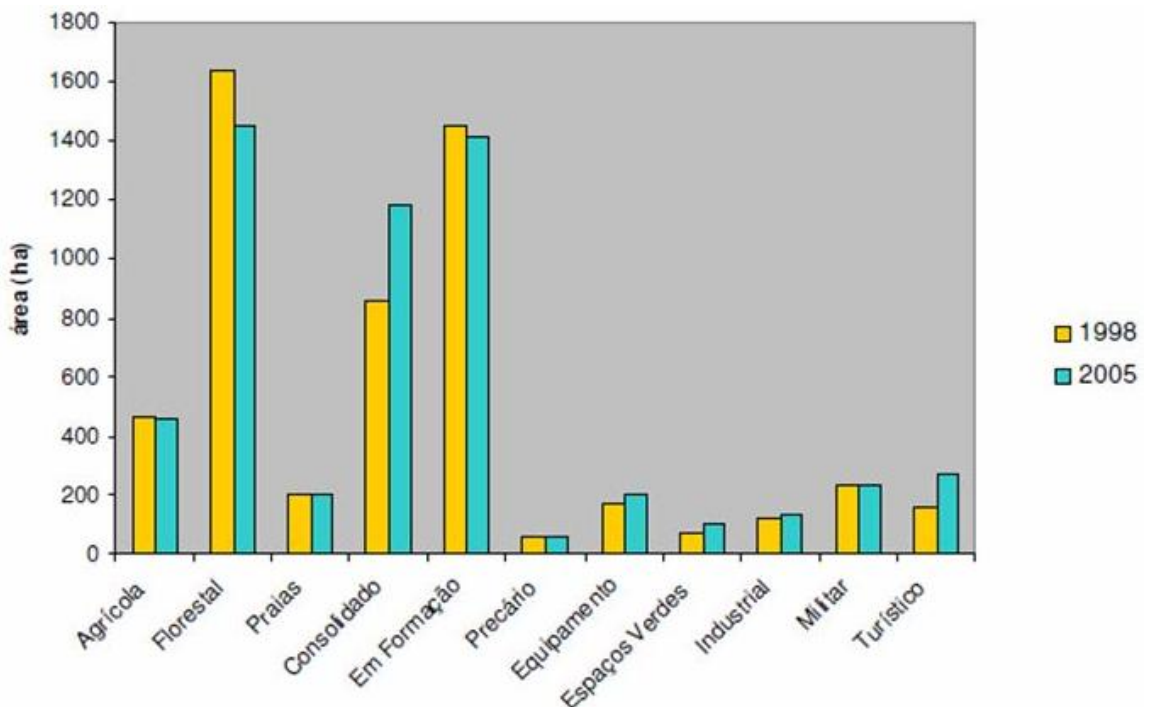


Fig.24 Uso do Solo (hectares) entre 1998 a 2005

Fonte: DEP/CMA

Na leitura da fig.24, é possível verificar que as classes dominantes são as áreas florestais, espaços consolidados e em formação. Os espaços consolidados e em formação confirmam o sucesso das medidas de renegação urbana (especificamente respectivos à reconversão de bairros degradados e deprimidos) adoptadas pelo município nos últimos anos, enquanto a extensa área florestal deve-se à extensa área de maciços arbóreos e matas de alta densidade integradas na REN e Paisagem Protegida.

No sector turístico, o balanço é muito positivo visto que num prazo de 7 anos a sua oferta quase duplicou, sendo que em valores absolutos, as medidas a que se compromete o PDM prometem vir a valorizar o sector turístico de uma forma menos padronizada e equitativamente distribuída (explorando da forma mais eficiente os recursos de cada localidade e /ou freguesia) no território.

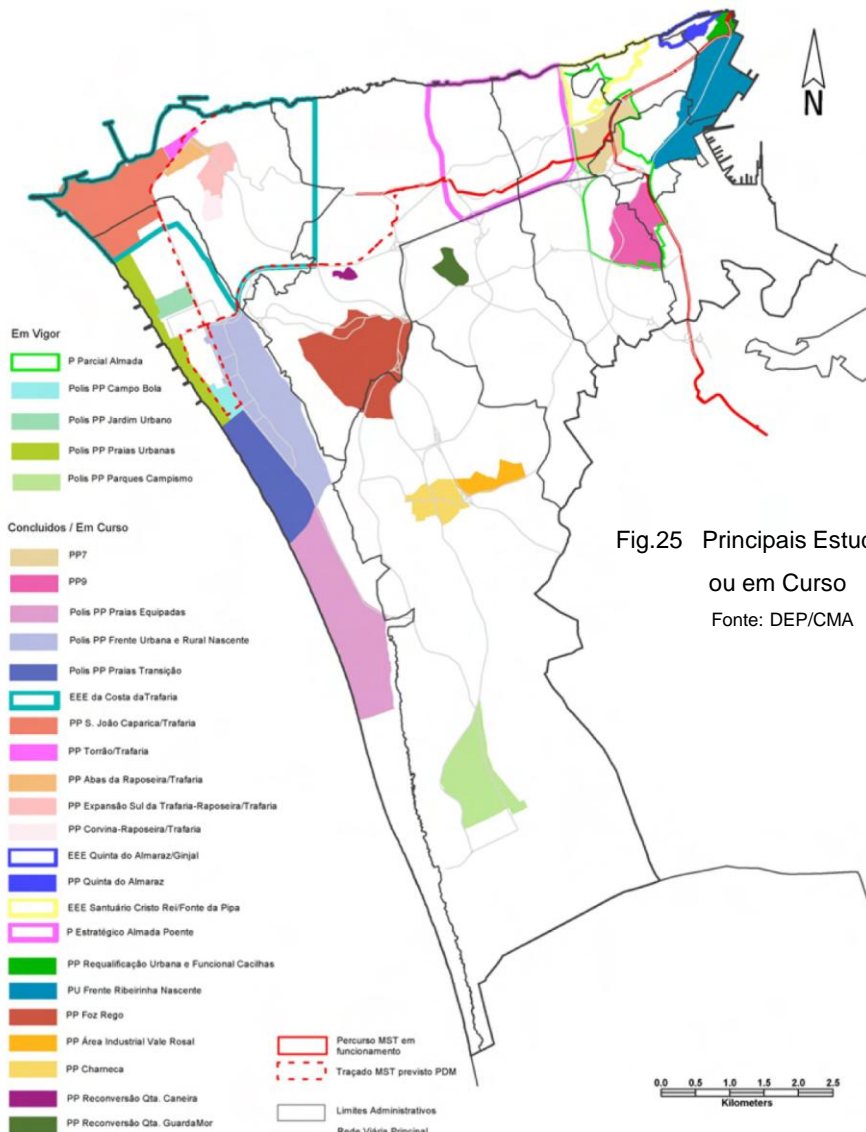


Fig.25 Principais Estudos e Planos Aprovados ou em Curso  
Fonte: DEP/CMA



Nos últimos anos, o Município teve iniciativa de introduzir os denominados Estudos de Enquadramento Estratégico (EEE), que são instrumentos que surgem previamente em relação aos Instrumentos de Gestão Territorial, com o intuito de “garantir uma visão estratégica mais alargada e integradora, subordinada aos princípios da participação, cidadania e sustentabilidade (governância e planeamento participativo) capaz de definir cenários da estruturação urbana a orientar, à partida, de forma concertada, o desenvolvimento dos instrumentos de planeamento.” Os EEE consideram os diversos IGT’s em vigor como no caso os exemplos dos PPs das Praias Equipadas, , Requalificação urbana e Funcional de Cacilhas e Praias Equipadas e justifica através de pareceres técnicos, avaliação histórica e conformidade com o PDM os melhores projectos a serem executados em cada zona (fig.25).

### A evolução da estrutura sócio-económica

As análises demográficas sobre a população residente empregada por sector revela que a classe dominante é o sector terciário, que em 2001 registava uma

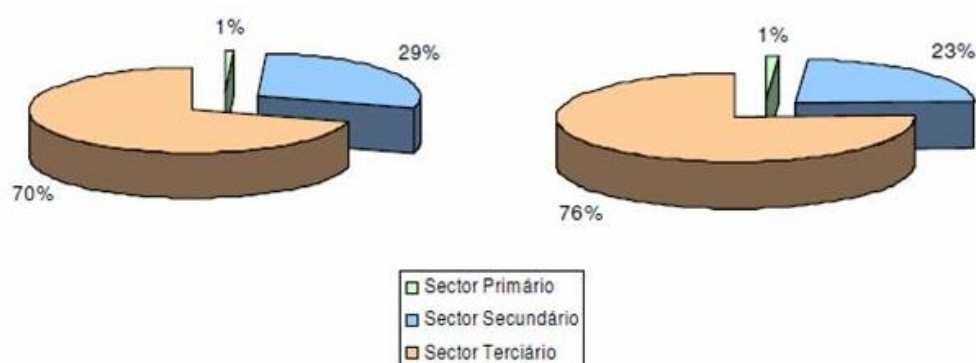


Fig.26 População residente empregada, por sector de actividade, no Concelho de Almada

Fonte: INE, censos de 1991 a 2001



percentagem de 70%, seguido do sector secundário (23%), e por fim, com uma percentagem quase insignificante o sector primário (1%). Como se pode observar no gráfico da fig.26, no período de 1991-2001 o sector terciário foi o que mais cresceu (6%), em parte devido a alguns processos de desindustrialização, como é o caso do encerramento definitivo dos estaleiros da Lisnave em 2000.

Pese embora a distribuição da população concelhia seja praticamente equiparada entre população trabalhadora em Almada (51%) e da que trabalha noutros concelhos da AML, Almada caracteriza-se por ter maior dependência do que atracção de emprego, ou seja, os fluxos de saída ultrapassam os de entrada, visto que 34% da população empregada reside noutros concelhos da AML ao passo que 49% da população residente em Almada trabalha noutro concelho da AML.

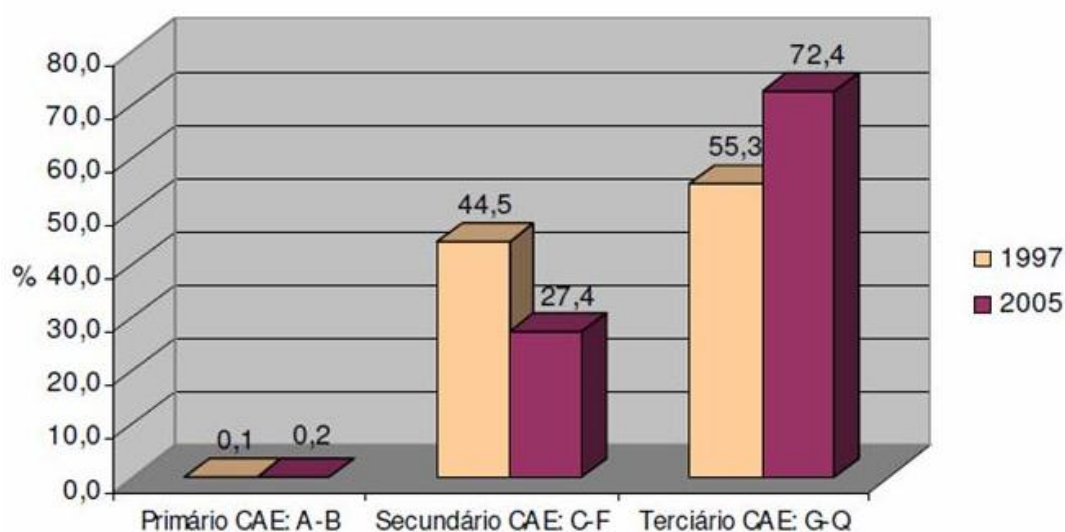


Fig.27 Percentagem de pessoal ao serviço das sociedades no Concelho de Almada

Fonte: INE, anuário estatístico 1997 a 2006

A boa condição dos solos e a proximidade de um grande mercado metropolitano propiciam o crescimento do sector primário, da produção de matérias-primas, nomeadamente na área da agricultura e horticultura nas Terras da Costa (Costa de Caparica) e na encosta Norte do Estuário do Tejo, sendo também de repensar o sector das pescas.

## **Actividades económicas e a sua localização**

Agricultura e Pescas- Por modo a reduzir e atenuar a visão da agricultura tradicional e para potenciar esta actividade, o PDM-A delimitou as Áreas de Usos Agrícola por forma a implementar uma agricultura que responda às exigências ambientais e de qualidade actuais, optando pelas soluções da agricultura biológica e associada às componentes de Estrutura Ecológica Rural e Estrutura Ecológica Municipal foi elaborado um estudo que objectiva a criação de um conjunto de parques agrícolas para a região. Quanto às pescas o cenário difere um pouco, verificando-se quebras significativas na tonelagem capturada, distribuídas entre os polos da Trafaria, Costa da Caparica e Fonte da Telha, onde o cenário aponta, pelo menos no prazo compreendido entre 1997 e 2005 para a redução da pesca artesanal.

Indústria- Almada apresentava, até ao final da década de 90 do século XX, um tecido industrial muito forte e motor da economia do concelho, mas o encerramento de empresas como a Companhia Portuguesa das Pescas (CPP), Parry & Son, Sociedade de Reparações de Navios (SRN) e mais recentemente a Lisnave, em 2000, este sector ficou fortemente comprometido. No entanto, tem-se verificado nas últimas 2 décadas o crescimento paralelo do sector terciário. Os dados facultados pelo INE (Belém,2002) revelam que a indústria do papel/gráfica e da metalúrgica foram os que mais cresceram, mais especificamente na Charneca da Caparica e Cova da Piedade, onde o maior número de empresas está sediado. O PDM-A contempla ainda áreas de implantação industrial específica, ligada à investigação e Desenvolvimento (I&D), como é o caso do Parque de Ciência e Tecnologia, que muito se deve à decisão municipal de isentar em 100% a taxa de urbanização de empresas ligadas à tecnologia e 80% as restantes.

Comércio e Serviços- No contexto geral da actividade económica, o sector terciário ganhou expressão. Na leitura do gráfico da fig.28, verificamos que as secções G (comércio a retalho, reparação de veículos a motor, etc) e a K (actividades imobiliárias, alugueres e serviços prestados às empresas) são as que têm ganho maior expressão. É importante referir também que as actividades relacionadas com o

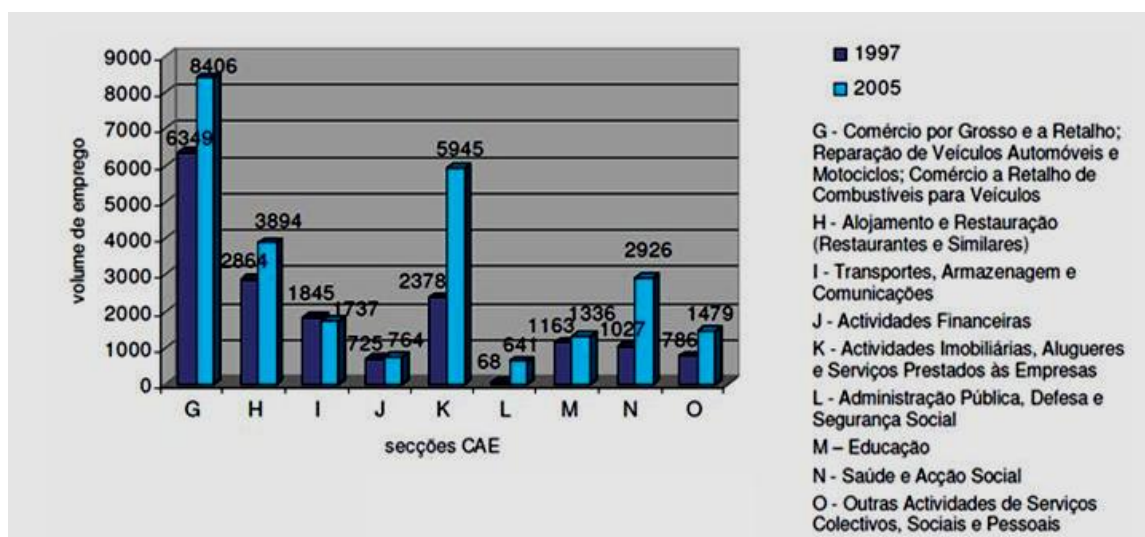


Fig.28 Volume de emprego nos estabelecimentos do sector terciário, segundo CAE

Fonte: GE/MTSS, Quadros de Pessoal

sector imobiliário e com os serviços prestados às empresas situam-se preferencialmente nas freguesias da Cova da Piedade e de Almada, que são também as zonas mais consolidadas, ao passo que as actividades ligadas ao turismo e restauração estão ligadas às freguesias de Almada e da Costa de Caparica.

Turismo- As estatísticas indicam que no período 1997-2006 que o volume de emprego na secção H (alojamentos e restauração) aumentou 36% e, simultaneamente, o número de alojamentos relativos à mesma secção aumentou em 35%. O Município de Almada tem feito um considerável investimento na promoção e desenvolvimento do sector turístico. Em consequência disso, foram construídos ou estão em via construção o Hotel Meliá (localizado na “Aldeia dos Capuchos” inaugurado em 2007 com 169 unidades de alojamento), o Hotel Business Center (no centro cívico do Pragal, o futuro hotel de “entrada” na cidade na Cova da Piedade), o futuro Hotel no Golfe da Aroeira e os 4 novos Hotéis projectados para a Costa da Caparica, ligados ao programa Costa Pólis. O Plano Estratégico de Valorização e Desenvolvimento do Turismo da Península de Setúbal constitui um documento importante na promoção de produtos turísticos já consolidados como Sol&Mar, Golfe,

Meeting Industries (MICE), Turismo Religioso (Santuário do Cristo-Rei) e outros produtos com vasto potencial, mormente o turismo cultural, gastronómico, desportivo e de Natureza. À semelhança do investimento na indústria I&D, o município decidiu também isentar em 80% a taxa de urbanização dos empreendimentos turísticos.

Assistiu-se a uma profunda alteração de base económica do concelho e da Península- de Setúbal como criação de grandes indústrias pesadas, marcantes na identidade concelhia desde os anos 50 aos 70, e que cederam posteriormente o seu lugar a novas implantações industriais modernas e tecnologicamente mais avançadas e ao desenvolvimento acelerado do sector de serviços. Concretizaram-se também muitos projectos, nomeadamente na infra-estruturação do território, da sua dotação em equipamentos colectivos e serviços públicos, de valorização ambiental, do seu sistema de acessibilidades e transportes. (PDM-A: 2009; pág.86)

Estas iniciativas e suporte para o crescimento económico e social de Almada reforçam a sua posição de centralidade no contexto geral da AML, “à mercê do desenvolvimento da sua oferta de equipamentos e serviços, da consolidação e expansão dos núcleos de formação universitária e de inovação tecnológica que se implantaram na faixa norte do concelho.” (PDM-A: 2009; pág. 87).

Beneficiando da extensa frente de praias Atlânticas, de grande qualidade ambiental e paisagística, o concelho reforçou igualmente o seu papel de área de lazer da AML, ao mesmo tempo que se qualificou e apetrechou de equipamentos e infra-estruturas bem como de instrumentos de suporte e promoção do seu potencial turístico.

As alterações climáticas constituem um factor exógeno de grande relevância. Os cenários elaborados com base em modelos climáticos previsionais mostram que as regiões mediterrâneas europeias, e em particular as zonas costeiras, são as mais vulneráveis às alterações climáticas. O cariz litoral do território do concelho de Almada, com uma relação de contacto com a água com mais de 35Km de extensão, torna imperioso acomodar os estudos de vulnerabilidade no planeamento da intervenção nos seus territórios costeiros e ribeirinhos.

O Arco Ribeirinho Sul, onde se insere o concelho de Almada, cumpre o cenário prospectivo estabelecido no PROT do ponto de vista que se adivinha formatação de uma área metropolitana polinucleada e diversificada nas suas vocações e ofertas urbanas, uma “cidade de duas margens” que se organiza e potencia novas centralidades que se organizam no estuário do Tejo, restabelecendo assim a imagem da cidade que se organiza e se relaciona no Tejo mas agora com dinâmicas e valências diferentes.

## **PLANO ALMADA +:Projecto “Almada+” Sustentável, Solidária e Eco eficiente**

O documento “Almada +” traduz as Opções e Orçamento da Câmara Municipal de Almada, após as eleições de 2010, e apresenta-se em sete eixos de desenvolvimento e respectivas Linhas de Orientação (134 mais especificamente) que traduzem o enquadramento das actividades às quais o município se compromete a cumprir pelos serviços municipais competentes, dando lugar a cada ano às respectivas actividades, projectos e acções assegurando assim a manutenção e desenvolvimento de todas as actividades regulares do concelho nas suas múltiplas componentes, designadamente, educativas, culturais, desportivas e ambientais, associativas e sociais.

Por fim, o documento aqui sumariamente retratado garante o funcionamento de Todas as redes de equipamentos municipais, a conclusão de investimentos transitados em curso tal como outros de natureza plurianual (como por exemplo no âmbito do Quadro de Referencia Estratégica Nacional-QREN) e ainda os novos compromissos para o mandato, com a inscrição dos respectivos projectos e acções a iniciar e a desenvolver. (CMA, 2010; pág .2)

Almada caracteriza-se por ser um concelho atractivo pelas suas singularidades História, Natureza e Localização. E os sete grandes eixos da visão “Almada +” são:

### **1. Renovação Urbana e Desenvolvimento Socioeconómico:**

Desenvolver um Território multifuncional em consonância com os aglomerados integrantes do Arco Ribeirinho Sul, potenciando a sua paisagem natural e

paisagística, incentivando e modernizando as suas estruturas económico-produtivas como o comércio, os serviços, o turismo e a indústria. Para tal, a materialização destas iniciativas passa pelo desenvolvimento de 3 eixos:

- A Cidade Fluvial: eixo territorial da ciência e da tecnologia, da criatividade e da inovação. Na área urbana consolidada com o seu polo universitário e os projectos “Cidade Aberta”, a ponte, e “Cidade da Água”, a nascente;
- A Cidade Oceânica: eixo territorial do Turismo e do Lazer, dos desportos de Ondas, e da observação marinha, da Trafaria à Costa de Caparica;
- A Cidade dos Vales: eixo territorial do Ecoturismo e desportos da Natureza, eventos e acontecimentos a nível Regional, Centro de Ciência na Charneca de Caparica/Sobreda.

## **2.Ambiente, Biodiversidade e Energia**

-Consolidação da estrutura ecológica municipal, salvaguardando as funções biofísicas do território e utilizando eficientemente os recursos naturais, caminhando assim para a redução de emissão de CO2. Para manter uma relação saudável com o ambiente que a rodeia, a educação e sensibilização ambiental são os pilares fundamentais para aumentar a consciência cívica dos cidadãos.

## **3.Mobilidade Urbana, Acessibilidade e Espaço Público**

-Privilegiar a mobilidade de baixo impacto, prioridade para os transportes colectivos e modos de deslocação suaves. Desenvolvimento dos espaços públicos qualificados, atractivos e multifuncionais onde é privilegiada a escala humana

## **4.Educação, Formação, Conhecimento e Juventude**

- Sistema de Ensino Universitário e de Investigação aplicada, com o pressuposto de dinamizar a criatividade e geração de emprego em varias áreas da actividade económica, e em que a produção de riqueza é o resultado do encontro criativo do seu potencial humano



## **5.Cultura, Desporto, Solidariedade e Segurança**

- Fomentar as actividades artísticas e polarizar as indústrias culturais (associativismo). Desenvolver Almada como um concelho com estilos de vida saudável, aberta ao intercâmbio geracional, social e cultural e promotora de acções solidárias para os grupos mais vulneráveis, que apoia a acção criativa dos agentes locais, fomenta as actividades artísticas e polariza as indústrias culturais.

## **6. Informação, Participação e Governança**

- Território de participação e de pleno envolvimento cívico e cedência de poderes às freguesias. Este eixo promove a facilidade do acesso amplo à informação-conteúdos e saberes.

## **7. Modernização e Valorização do Serviço Público**

-Afirmação do Poder Local democrático num contexto global, regional e local, que orienta as suas intervenções para uma procura eficiente dos recursos naturais, para a eficaz gestão pública e para a solidez técnica nos processos decisórios, pilares para a construção de um concelho sustentável, solidário e eco eficiente

### Orçamento

O Município de Almada assenta o seu orçamento numa situação financeira estável que provem de uma gestão cuidada e controlo rigoroso dos encargos fixos de funcionamento, propondo-se continuar o esforço de investimento na construção de obras que permitam um efeito motor na actividade económica do Concelho de Almada. Como tal destacam-se alguns pontos relativos às receitas e despesas gerais para melhor observar como se equilibram as contas do Município.

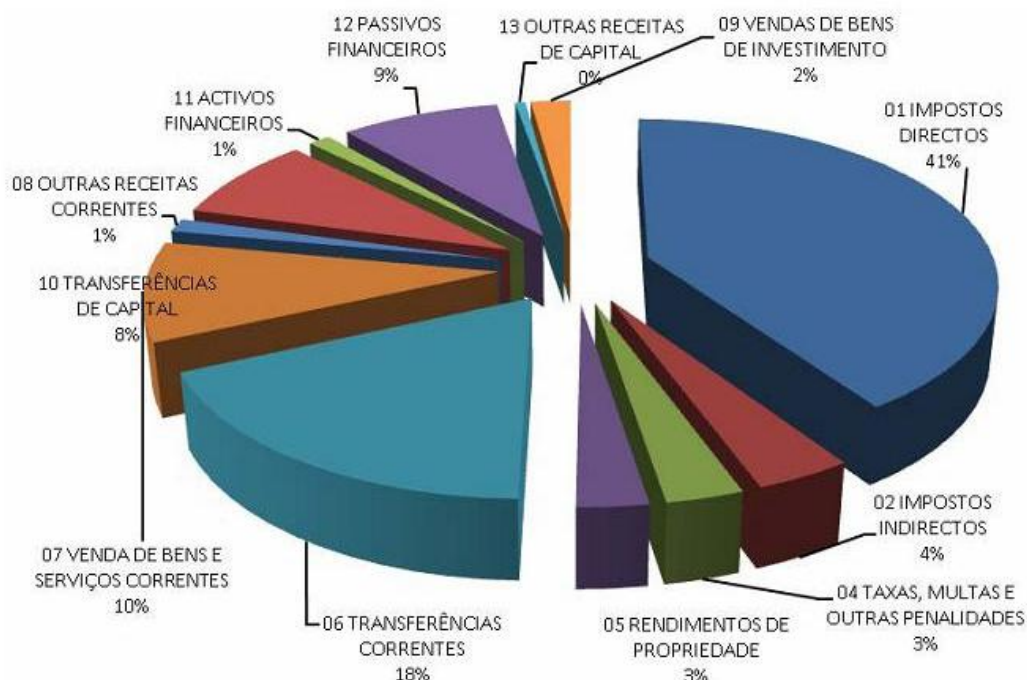


Fig.29 Volume de receitas Plurianuais previstas para o ano de 2010

Fonte: "Almada+ Sustentável, Solidária e Ecoeficiente: Opções e Orçamento da CMA

Como se pode observar na fig.29, as principais fontes de receita da CMA provêm da taxaço de impostos directos (41%), das transferências correntes (18%) e da venda de bens e serviços correntes (10%) cuja previsão assenta, respectivamente:

1. Na receita do Imposto Municipal sobre os Imóveis (IMI), e Imposto Municipal sobre a Transa  o de Imoveis (IMTI), corrigida face    tendência geral verificada conforme a informa  o disponível na DGC1;
- 2.. O remanescente de contratos e protocolos assinados com parceiros, nomeadamente Ministério da Educa  o e Ministério da Cultura para financiamento de investimento parte dele já realizado pelo Município.
3. A receita de financiamentos proveniente do QREN para projectos já aprovados: 3.074.283,00    em 2010

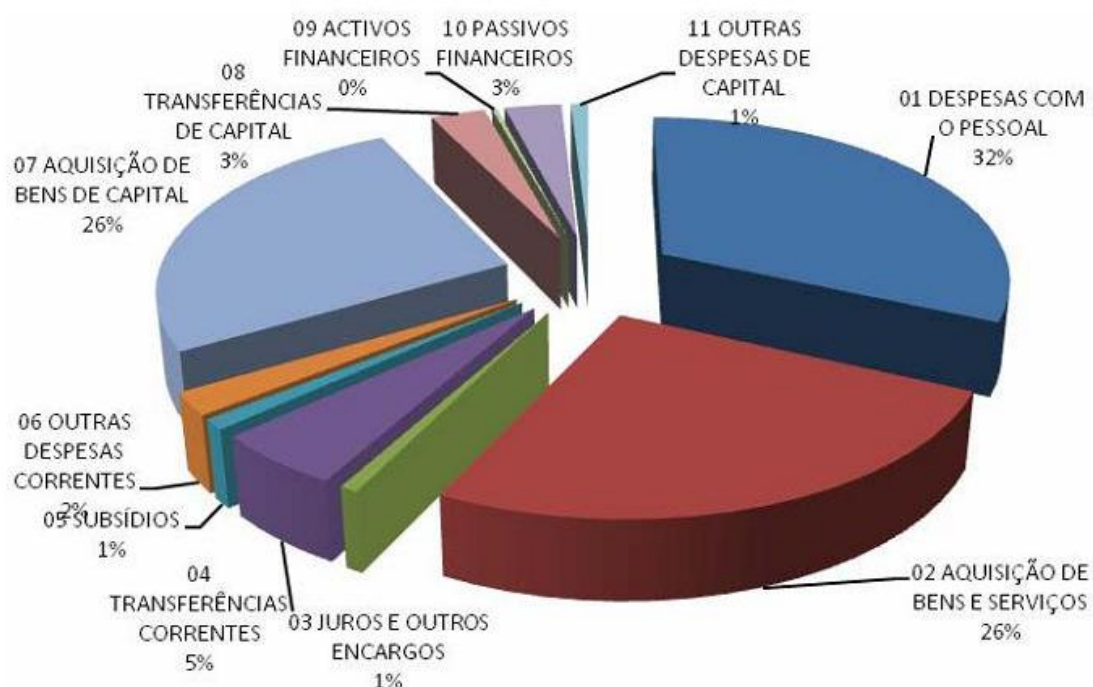


Fig.30 Volume de despesas Plurianuais previstas para o ano de 2010

Fonte: "Almada+ Sustentável, Solidária e Ecoeficiente: Opções e Orçamento da CMA"

Da fig.30, destacam-se em termos de gastos, as despesas com o pessoal (32%), a aquisição de bens e serviços (26%) e de igual valor a aquisição de bens de capital (26%) calculados com base:

1. Dos encargos com o pessoal resultantes nomeadamente, da execução do Mapa do Pessoal, da conclusão da macroestrutura e das progressões por aplicação da opção gestionária;
2. Actualização de valores com rubricas e encargos fixos (valores reais) e a consideração de compromissos previstos com a actividade dos novos equipamentos municipais (piscina, biblioteca, escolas básicas, etc);
3. O valor de investimentos, nomeadamente dos que transitam em curso e já comprometidos do plano plurianual de 2009.

### **3.2 Especial incidência de Planos Municipais na Cidade (ARU-Cacilhas, ALMADA NASCENTE; QTªALMARAZ)**

Estudados os planos de Escala Nacional I(PNPOT), regional (PROT\_AML) e Municipal(PDM-Almada, Almada +), é também importante verificar os aspectos mais importantes de projecto traçados para os planos Municipais de menor escala aos já mencionados (PU e PP) que delimitam a área de intervenção do projecto das encostas e zonas ribeirinhas compreendidas no espaço entre o bairro da Cova do Vapor e Cacilhas, com especial incidência no PP da Qtª do Almaraz/Ginjal, visto tratar-se da área de intervenção mais trabalhada ao detalhe.

- **Operação Polis da Costa de Caparica:** Requalificação Urbana e Ambiental de parte significativa da Frente Atlântica de Almada, valorização turística e melhoria da qualidade de vida da população, requalificação de espaços públicos, realojamentos, melhoria de transportes e acessibilidades. Sete Planos de Pormenor, encontrando-se quatro aprovados e publicados e três em fase avançada de elaboração

- **Estudo de Enquadramento Estratégico da Costa da Trafaria:** Valorização Ambiental e valorização urbana da zona a norte da área de intervenção do Polis, até à Trafaria. O estudo encontra-se aprovado. Encontram-se em fase de elaboração cinco Planos de Pormenor.

- **Estudo Estratégico de Almada Poente:** Abrange a Área correspondente ao Plano Integrado de Almada. É uma área de propriedade pública do Estado, predominantemente habitacional, que se pretende qualificar, ao nível de usos e de funções urbanas, enquanto Cidade Aberta, parte integrante da Cidade de Almada. As fases de diagnóstico, visão e cenarização encontram-se concluídas. O estudo encontra-se em fase final de conclusão.

- **Plano de Urbanização de Almada Nascente:** 115ha, 50 dos quais correspondem aos antigos estaleiros da Lisnave. É uma área de centralidade metropolitana onde se pretende criar uma cidade sustentável, privilegiando a arquitectura bioclimática, a utilização racional da energia e da água, o uso de transportes públicos, a fruição de espaços públicos e das zonas verdes.

A proposta de plano encontra-se em fase de concertação final. Esta fase faz parte do projecto Arco Ribeirinho Sul, a par da Siderurgia e Quimiparque

**- Estudo de Enquadramento Estratégico do Santuário do Cristo-Rei/ Fonte da Pipa:**

Abrange uma área de 64.7ha tendo por objectivo a sua valorização e qualificação, na perspectiva do turismo em geral e da motivação religiosa em particular, bem como da reconversão da frente ribeirinha, garantindo uma melhor articulação com a cidade e a renovação do conjunto urbano, mantendo o seu carácter patrimonial de memória. A fase de diagnóstico encontra-se terminada e as fases da visão estratégica e cenarização em conclusão.

**- Estudo de Enquadramento Estratégico da Qtª do Almaraz/ Ginjal e Plano de Pormenor da Qtª do Almaraz:** Requalificação da frente Ribeirinha da Cidade, promoção das potencialidades e salvaguarda das identidades histórica e social do lugar. O estudo encontra-se aprovado. O plano de Pormenor encontra-se concluído.

**- Plano de Pormenor do Cais do Ginjal:** este plano surge no seguimento do EEE do Almaraz/Ginjal após terem sido estabelecidas as orientações para o modelo de reabilitação urbana e uma intervenção sustentável prevista para esta zona. Trata-se de uma franja marginal enclausurada entre o núcleo histórico da cidade de Almada, Cacilhas, a Arriba e o Rio Tejo, sendo actualmente um espaço composto por armazéns de indústrias abandonados ou em avançado estado de degradação.



Fig.31 Área de intervenção do PP do Cais do Ginjal

Fonte: [http://www.malmada.pt/xportal/xmain?xpid=cmav2&xpgid=genericPage&genericContentPage\\_qry=BOUI=14092082&actualmenu=6529861](http://www.malmada.pt/xportal/xmain?xpid=cmav2&xpgid=genericPage&genericContentPage_qry=BOUI=14092082&actualmenu=6529861)

O desenvolvimento do trabalho de pormenor alusivo ao segmento do Ginjal (QtªAlmaraz/Ginjal/Fonte da Pipa-Olho de Boi) a ser desenvolvido, contemplará grande parte dos princípios da Base Programática previstos no ponto 8. do documento da Proposta de elaboração do Plano do Cais do Ginjal, mormente no que concerne a:

- Reutilização do património industrial edificado por parte das Indústrias Criativas, visando a sua adaptação às características/escala do lugar e tendo como usos associados a Habitação (25% de área de construção prevista), Hotelaria, Comércio e Serviços, Apartamentos Turísticos/Residências, Espaços Públicos (mercado das artes) e Equipamentos (Centro Paroquial, Casa da Juventude, e silo automóvel);



Fig.32 Vistas sobre a primeira linha do cais do Ginjal e Jardim do Rio

Fonte: <http://www.google.pt/imgres?hl=en&sa=X&biw=1366&bih=659&tbn=isch&prmd=imvns&tbnid=U02XH>

- Requalificar, recuperar e reutilizar o Cais do Ginjal, mantendo as suas características espaciais existentes nomeadamente a primeira linha de fachada, preservando assim a sua memória histórica e respeitando a sua lógica construtiva;
- Desenvolver um estudo de tráfego, circulação e estacionamento, com vista à melhoria das condições de acessibilidades rodoviárias e mecânicas ao Cais do Ginjal, alargando o cais e criando um percurso interior que permita a circulação de veículos de descargas, de emergência e de limpeza urbana;
- Fomentar a instalação de actividades económicas relacionadas com o património cultural e o turismo, comércio especializado e não especializado, residências, ateliers, espaços culturais e de restauração e também para empresas nos sectores chave da Publicidade, Arquitectura, Design Gráfico, etc;
- Desenvolver mecanismos para a instalação de uma Escola Internacional de Artes na Antiga Fabrica de Óleo de Fígado de Bacalhau, a meia encosta, e um Centro de Indústrias Criativas do Ginjal;
- Recuperação de todo o núcleo edificado onde actualmente está instalado o “Ponto final/ Atira-te ao Rio”.
- Alguns destes princípios terão de ser reajustados visto que a elaboração do projecto assenta noutras condicionantes como é o caso da previsibilidade da subida do nível das águas do mar até 2100 que não são consagradas no presente documento, o vazamento de edificado da 1ª linha para aproveitamento parcial das águas do mar para consumo geral, etc.



### 3.3 A Subida das águas do Mar: efeitos no território e medidas de prevenção (ataque, defesa ou recuo)

A problemática da subida do nível das águas do mar é um assunto com incidência em todas as zonas ribeirinhas do Globo. Vários artigos têm alertado para os fenómenos de alterações climáticas. Entidades de referência neste campo, designadamente o Intergovernamental Panel of Climate Change (IPCC), referem que, apesar de serem previsões de suporte científico, têm sempre um factor de incerteza associado. No pior cenário previsto e tendo em conta as actuais dinâmicas da camada de gelo do planeta e a emissão de gases com efeito de estufa o planeta aquecerá 4°C até 2100, que significa um aumento máximo de 1,9m de aumento do nível do mar, significando, conseqüentemente, o desaparecimento parcial de pequenas ilhas, a Baixa de Manhattan em Nova York, a costa de Trinidad e Tobago ou a Costa Brasileira.



Fig.33 Ortofotomapa de Almada

Fonte: Elaborado pelo autor em Maio de 2008 e extraída em <http://www.google.com>

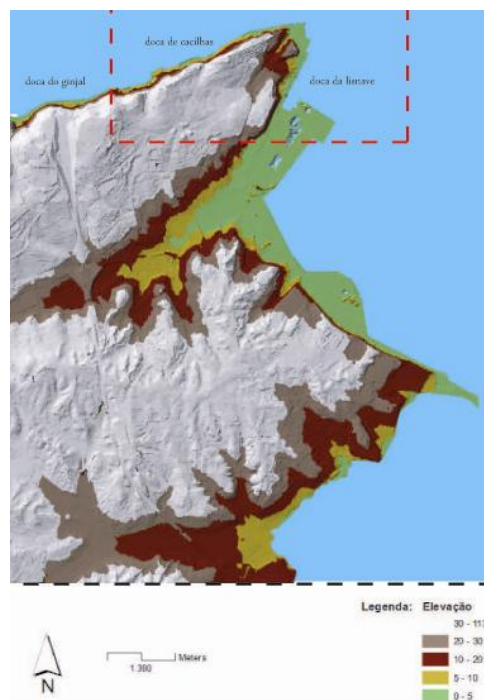


Fig.34 Cenário prospectivo de cheia

Fonte: Elaborado pelo autor em parceria com o aluno Rui Pereira para a cadeira de Lab.ProjIII

Em 2009, uma equipa de investigadores da Universidade de Tecnologia de Helsínquia e do Instituto de Investigação do Impacto Climático de Potsdam (Alemanha) traçam projecções relativas ao aumento no nível da água do mar, que no cenário mais ligeiro, as temperaturas até 2100, aumentam 2°C, que supõem uma subida do nível do mar cerca de 0,8m. Essas novas observações mostram que a elevação do nível deve-se, sobretudo, ao contínuo processo de degelo do glaciares da Antárctida e da Gronelândia. Pesadas todas as variáveis e em conclusão, a subida deverá oscilar entre um valor máximo de 1,9m e mínimo de 0,8, o que estabelece uma média de 1,4m.

As figs 33 e 34, mostram a zona ribeirinha e de Almada velha. Considerando que a cota intermareal se situa nos 3m, e apostando na subida de 1,4m (valor médio estimado) até 2100, segundo o IPCC) podemos verificar, nas imagens acima referidas, que parte do território como o Cais do Ginjal, Estaleiros da Lisnave e Base Militar do Alfeite seria gravemente afectado, ficando submersos.

Face a estes cenários de alterações climáticas previstos, podem ser equacionados dois tipos de actuação que podem- e devem- ser complementares: a **mitigação** e a **adaptação**. A mitigação diz respeito a tomada de medidas preventivas causadoras das mudanças climáticas, tais como a libertação de monóxido de carbono e acumulação de gases causadores de efeito de estufa. Obviamente que este tipo de medidas estarão dependentes das administrações centrais, nomeadamente dos países integrantes do G20. A adaptação por outro lado resume-se num processo que pretende minimizar as consequências negativas decorrentes das alterações das

climáticas, nomeadamente as sociais, económicas e biofísicas. A adaptação pode ser dividida em 3 *modus operandi*: o recuo, o avanço e a defesa:

1. O **recuo** consiste em permitir a entrada da água em determinados pontos da cidade diminuindo o risco de inundação, permitindo o aproveitamento de baci de retenção ecossistemas são importantes do ponto de vista ecológico para o equilíbrio do ciclo de matéria orgânica, assumindo relevo nacional e internacional como habitat de aves aquáticas migratórias.

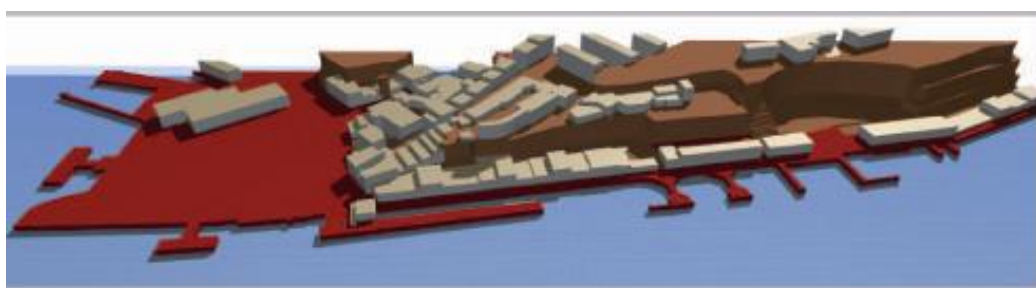


Fig.35 Imagem tridimensional da Cacilhas/ Cais do Ginjal actual

Fonte: imagem desenhada pelo autor em conjunto com o aluno Rui Pereira para a disciplina de Lab.Proj.III



Fig.36 Imagem tridimensional de Cacilhas/Cais do Ginjal com elevação do nível do mar até à cota 4,5m

Fonte: imagem desenhada pelo autor em conjunto com o aluno Rui Pereira para a disciplina de Lab.Proj.III

2. A estratégia de **defesa** consiste no impedimento do avanço das águas através da construção de diques ou barragens, como é o caso do Rio Tamisa ou da cidade de Nova Orleans , a qual, em 2005, sob a acção do furacão Katrina, ficou quase toda inundada, após colapso e destruição dos seus diques de protecção. Esta medida, acarreta o constrangimento de, nalguns casos, ser nociva para os ecossistemas, visto impedir a deposição dos sedimentos ao longo das margens, interferindo na dinâmica natural dos estuários

3. Por fim, mas não menos importante, a estratégia de **ataque** passa pela criação artificial de plataformas flutuantes, aterros e outro tipo de estruturas sobre palafitas, “roubando,” assim, espaço à água

Em suma, as estratégias de recuo, defesa ou ataque podem melhor potenciar as características do local, conferindo maior importância à relação da cidade com a água e seus ecossistemas.

## **CAPITULO 4- Identificação das actividades de relevante interesse Social, Cultural e económico das freguesias de Almada/Cacilhas**

### **4.1 Equipamentos e usos de referência**

Sendo que a zona alta ocupa grande do território de Almada e consequentemente grande parte da oferta socioeconómico e cultural da cidade, estão destacadas na fig.37, os espaços públicos e edifícios de maior destaque nas freguesias de Cacilhas/ Almada, quer pela sua história quer pela sua importância actual, quer na realização de diversos eventos que marcam a identidade da cidade.

Na sequência do trabalho prático, é importante referir que alguns espaços previstos no Plano de Pormenor da Qt<sup>a</sup> do Almaraz/Ginjal, funcionarão em consonância/articulação com os espaços referidos na fig.37. Por exemplo, a existência de um núcleo de artes performativas no Cais do Ginjal (dança, música, teatro) e a recolocação da Casa da Juventude no mesmo local poderá funcionar em conjunto (a nível de programação de eventos) com o Teatro Municipal de Almada, tal como outros acontecimentos anuais previstos na praça da Liberdade (comemorações do 25 de Abril, Festa Verde, Feira do Livro, etc.), os quais poderão estar articulados e a funcionar em simultâneo com os eventos públicos previstos no Cais do Ginjal, criando assim uma dinâmica de acções e *meetings* mais equitativamente distribuídos no território municipal.





Fig.37 Equipamentos e usos de referência

Fonte: Desenho elaborado pelo autor a partir das plantas topográficas das instalações do Ginjal de 1953, cedidas pela APL

## **4.2 Elementos de interesse patrimonial, a reabilitar e integrar**

Conforme já mencionado neste relatório, o Cais do Ginjal apresenta-se, num contexto geral, em acentuado estado de degradação e decadência do edificado, sendo de extrema urgência uma proposta de reabilitação do mesmo. Assim sendo, após várias visitas por parte do autor desta tese, procedeu-se ao levantamento do edificado de modo a avaliar os que apresentavam qualidade arquitectónica passível de ser parcialmente aproveitada. Conforme podemos observar na leitura das figs. 38 e 39, os edifícios assinalados a vermelho representam os edifícios a reabilitar, ao passo que os edifícios a preto representam os sem qualidade arquitectónica e/ou em risco de ruína. Verifica-se que os edifícios de 1ª linha, ou seja, mais próximos do mar, apresentam melhor estado de conservação dos que os de 2ª linha (mais junto à arriba). O que se afigura peculiar e curioso, tendo em conta que, em termos cronológicos, os edifícios de 1ª linha serão os mais antigos, devendo assim, naturalmente, apresentar-se mais desgastados. Face à avaliação global, conclui-se que o aproveitamento terá de ser parcial, dado que grande parte da estrutura dos edifícios aproveitados carece de reforço.

O uso de materiais de construção será diferente das estruturas tradicionais em pedra (visível em muitos dos casos) e os vãos terão de ser enquadrados com a sobre elevação do passeio marítimo do Cais. Serão alvo destas modificações os seguintes edifícios:

- Restaurante Floresta do Ginjal e José Pinto Gonçalves
- Sociedade de Reparação de Navios
- Parceria dos Vapores Lisbonenses
- Cooperativa dos Armadores de Navios de Pesca do Bacalhau
- Habitações Bento José Pereira



- Habitações Mário Costa
- Armazéns Virgílio Martins Correia
- Restaurante “Atira-te ao Rio” e “Ponto Final”
- Museu Arqueológico de Almada
- Companhia Portuguesa das Pescas de Olho de Boi
- Armazéns de vinho da Qtª da Arealva

Os restantes edifícios, mormente os da 2ª linha, serão destruídos, não só porque não se justifica o seu reaproveitamento, mas também pela necessidade da sua desocupação para permitir a construção de corredores de acesso e circulação pedonal e espaços públicos amplos, de convívio e suporte de actividades de lazer, presentemente inexistentes no Cais. Dentre outros, incluem-se neste grupo:

- Sociedade de Reparação de Navios Parry&Son
- Armazéns Fernando Raposo
- Armazéns Gomes e Oliveira
- Sociedade C. Teotónio Pereira

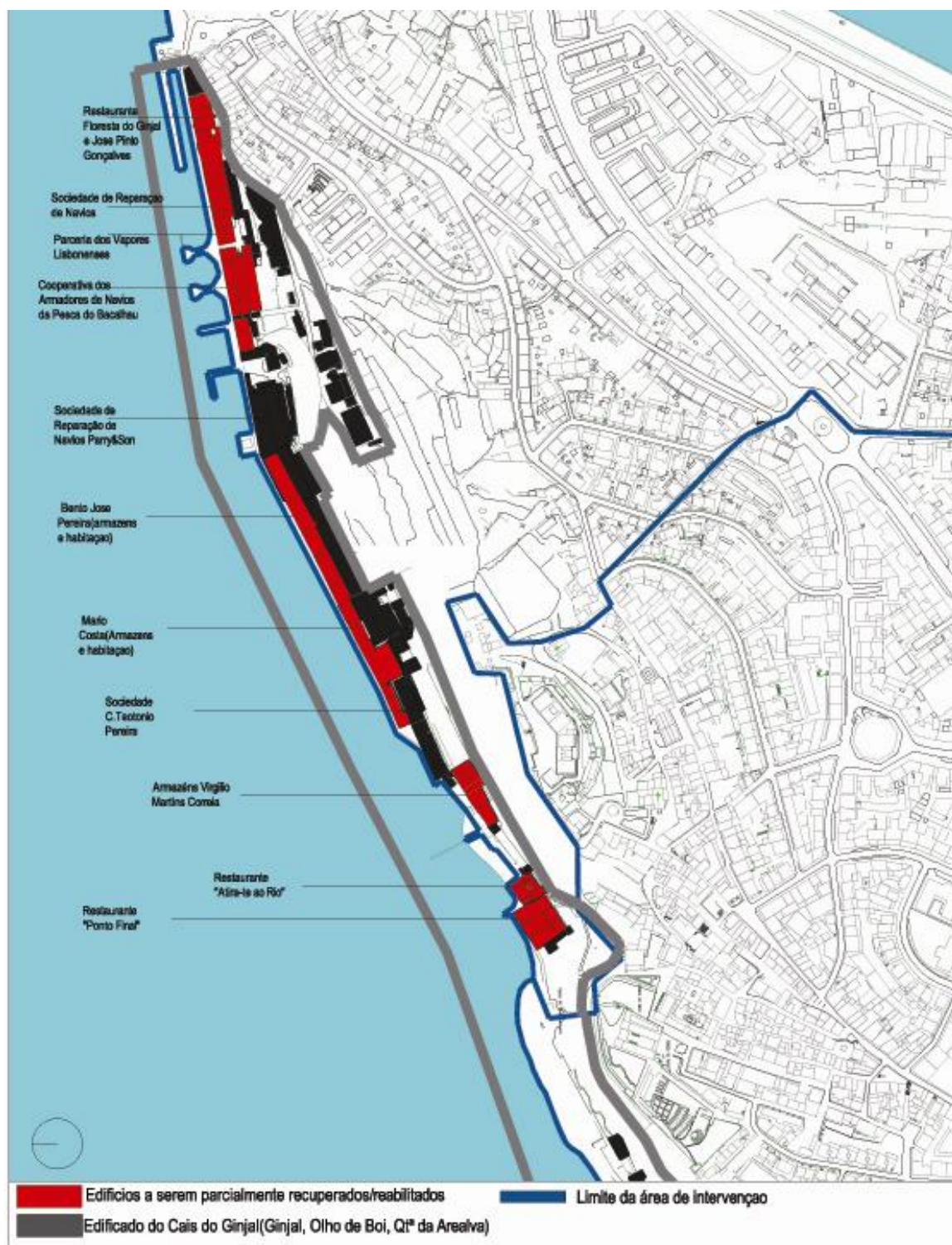


Fig.38 Elementos de interesse patrimonial a reabilitar e integrar

Fonte: Desenho elaborado pelo autor a partir das plantas topográficas das instalações do Ginjal de 1953 cedidas pela APL

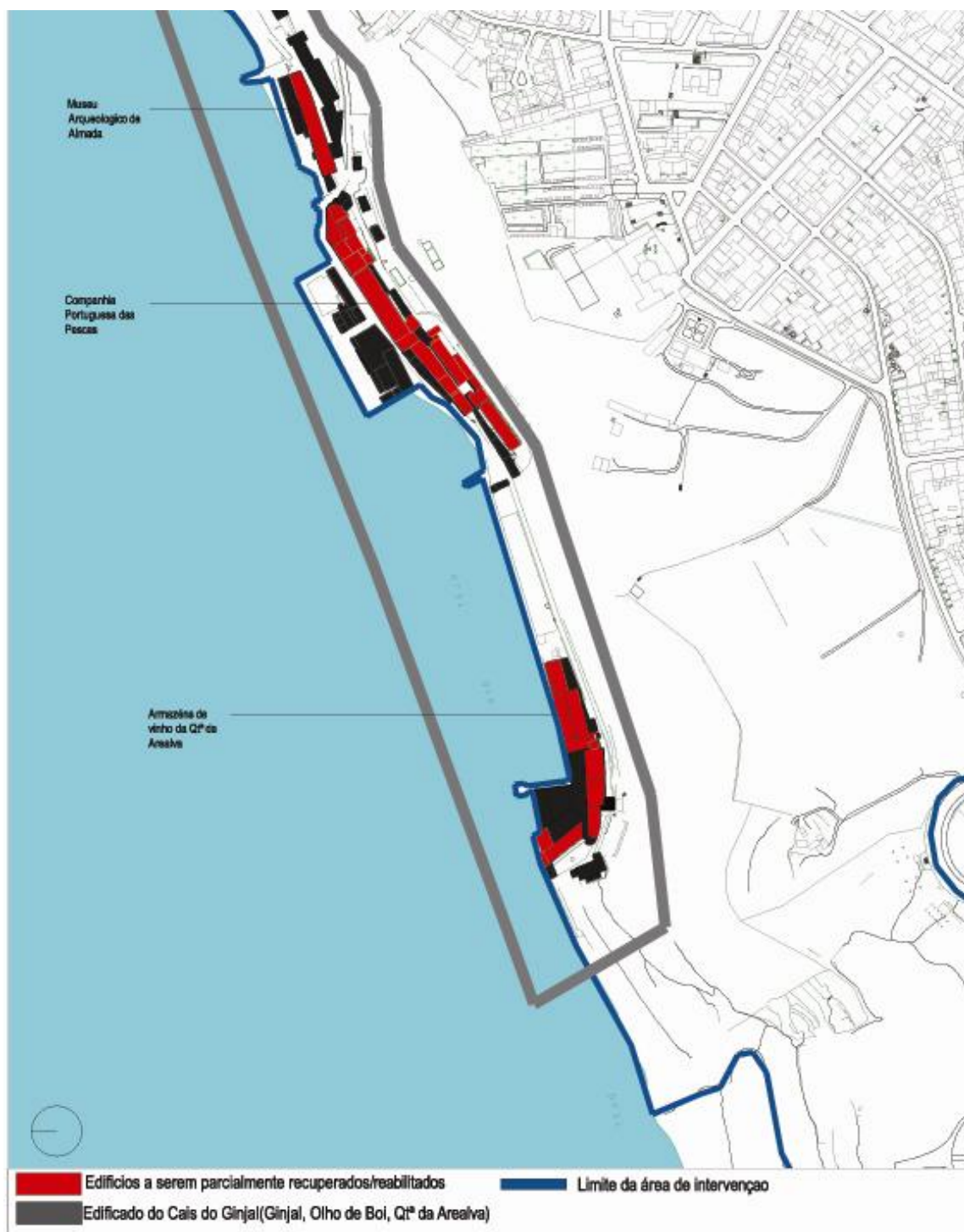


Fig.39 Elementos de interesse patrimonial a reabilitar e integrar

Fonte: Desenho elaborado pelo autor a partir das plantas topográficas das instalações do Ginjal de 1953, cedidas pela APL

## **CAPITULO 5- A importância da criatividade no desenvolvimento social, cultural, económico e ambiental das cidades**

### **5.1 Cidades Criativas, o que são?**

*“Cities have one crucial resource-their people. Human cleverness, desires, motivations, imagination and creativity are replacing location, natural resources and market access as urban resources. The creativity of those who live in and run cities will determine future success(...)”* Charles Landry, “The Creative City- a toolkit for urban innovators”, Earthscan publications Ltd, London, 2000

O conceito de Cidades Criativas surge primeiramente pelo autor Charles Landry, o qual, verificando que a maioria da população europeia (cerca de 75%) habita nas cidades - e uma parte significativa desta população fá-lo não por escolha mas sim por necessidades sobretudo socioeconómicas – justifica que os modelos de cidades devem ser aprazíveis e desejáveis de serem habitadas, recriando os valores em que as pessoas procuram pertencer a uma comunidade, com o sentido de habitat e de pertença a um determinado espaço, continuidade, segurança e previsibilidade.

As Indústrias Criativas, enquanto unidades de produção assente nos valores culturais de uma determinada comunidade – suportada pela inovação, tecnologia, conhecimento e empreendedorismo - pressupõem a utilização da cultura para potenciar as actividades económicas associadas ao design e à moda, publicidade, artes visuais e antiguidades, artesanato e joalharia, cinema, vídeo e audiovisual, *software*, musica, artes performativas, actividades editoriais, jornais, televisão e rádio regionais.

As Indústrias Criativas são actividades que incorporam elevados níveis de conhecimento e de inovação e que pela sua natureza, são particularmente enquadráveis em conceitos territoriais com elevada qualidade patrimonial, e tendem a contribuir para a criação de ambientes exclusivos em contextos de cidade, garantindo-lhes uma visibilidade internacional crescente e também a reafirmação da sua identidade própria.

A criação destes novos territórios, denominados “*innovation hubs*”, isto é, espaços criativos de excelência nas cidades, têm como base de funcionamento sólidas parcerias entre o sector público e o sector empresarial, e também o sistema científico e tecnológico, e que têm como objectivo gerar e disponibilizar conhecimento, criatividade, capacidade relacional e tecnologia de suporte à regeneração urbana.

A concretização deste tipo de projectos assenta sempre num forte contexto territorial de governança, isto é: na criação e dinamização de importantes parcerias/joint ventures (públicas e privadas de base local mas com forte relevância nacional e internacional).

A concretização deste tipo de projectos assenta sempre num forte contexto territorial de governança, isto é: na criação e dinamização de importantes parcerias/joint ventures (públicas e privadas de base local mas com forte relevância nacional e internacional).

O autor (Landry) salienta que, tão ou mais importante do que a interoperatividade e cooperação entre o sector público e privado e a sua aposta e investimento nestas ideias de negócio associado à produção artística, são também as condições ou o “ambiente” propício à inspiração destes movimentos. Esse ambiente, a sua origem resulta também de um esforço imaginativo por parte da administração pública, tornando-se imperativo que esta actue nas inovações sociais, saúde, política e governança.

A classe criativa só floresce se existir uma “ecologia criativa”, que significa que os ditos criativos não são apenas os profissionais mais directos do meio artístico, como os artistas, os profissionais de media e televisão, produção audiovisual, designers ou pesquisadores de faculdades ou institutos superiores mas sim as entidades responsáveis pelo seu suporte. (Landry, 2011:pag 10).

Um exemplo prático disso é o investimento no ensino e na educação. Partindo de que o processo criativo é inerente a qualquer um, valorizar acima de tudo o capital humano é criar bases para o desenvolvimento e inovação em massa, porque a valorização da capacidade criativa pode ser o maior estímulo para o desenvolvimento económico de qualquer país. Tal como menciona o autor numa sua intervenção, “*As pautas da criatividade e inovação estão ligadas. A precondition para ser criativo é estimular as pessoas a serem curiosas. Com curiosidade, é possível desencadear imaginação e, com esses atributos, é possível ser criativo*” (Landry,2011: pág 11).

É desta forma que o projecto estruturado para o Cais do Ginjal e armazéns de Olho de Boi se insere no conceito de criatividade ou de cidade criativa, visto congregar vários recursos culturais urbanos como o património histórico, industrial e artístico, bem como paisagens e marcos urbanos. Se adicionarmos a estes factores outros já existentes, ou neste caso pré-existentes, designadamente as tradições locais de vida pública, festivais, rituais e histórias, chegamos à conclusão que estão reunidas as bases para conectar estes fenómenos de identidade local e revitalizá-los aos dias de hoje, porque “*uma cidade criativa é mais um processo do que um plano; é dinâmica, não estática*” (Landry, 2011: pág 15).

**O conceito de “Publicness”:** Publicness (Einat Kolisch Rotem, pg.140) de uma forma sintetizada, este conceito expressa a avaliação da qualidade, viabilidade e vitalidade de um determinado espaço público. A sua qualidade e intensidade de uso

pode ser avaliada graficamente através de uma espécie de “electrocardiograma”, como se avaliássemos o batimento cardíaco de um paciente, paciente esse traduzido aqui num espaço comum cuja frequência aumenta ou diminui periodicamente ao longo do dia, semana, mês, etc.. Rotem explica que a viabilidade de um lugar está intrinsecamente ligado às suas *“características físicas: disposição, volume e design”*.

O conceito de Publicness é tangibilizado pelo “perfil de actividades” que suporta, composta por eventos especiais e actividades públicas que diferem na sua magnitude, extensão, importância, motivação, padrão de actividades, etc, e que diferem por poderem ser completamente públicas- como uma manifestação ou um festival- mas também podem ser actividades de iniciativa privada e individuais- sentar num banco, correr no parque, ler um jornal- e por último podem ainda ser políticas, religiosas, comerciais, comunitárias, e/ou praticadas e combinadas entre si. A autora distingue ainda a mentalidade do utilizador aquando da sua apropriação/uso de um determinado espaço público, dividindo em 3 tipos de mentalidade:

1. *Uma mentalidade activa, quando se sentem parte de um publico. Por exemplo, ao participar em manifestações políticas ou seguir procissões religiosas. A mentalidade é voltada ao externo, engajada, consciente, produtiva e potencialmente criativa;*
2. *Uma mentalidade indiferente, quando estão no meio do público. Por exemplo, ao atravessar a rua para apanhar o autocarro para o trabalho. A mentalidade é voltada às práticas da rotina diária às necessidades comuns,*
3. *Uma mentalidade ausente, quando as pessoas estão isoladas do público. Por exemplo: correr no parque com auscultadores nos ouvidos, ou deambular por um shopping center, a fazer compras. É uma mentalidade*



*voltada ao interno, absorta, desvinculada do mundo exterior ;*

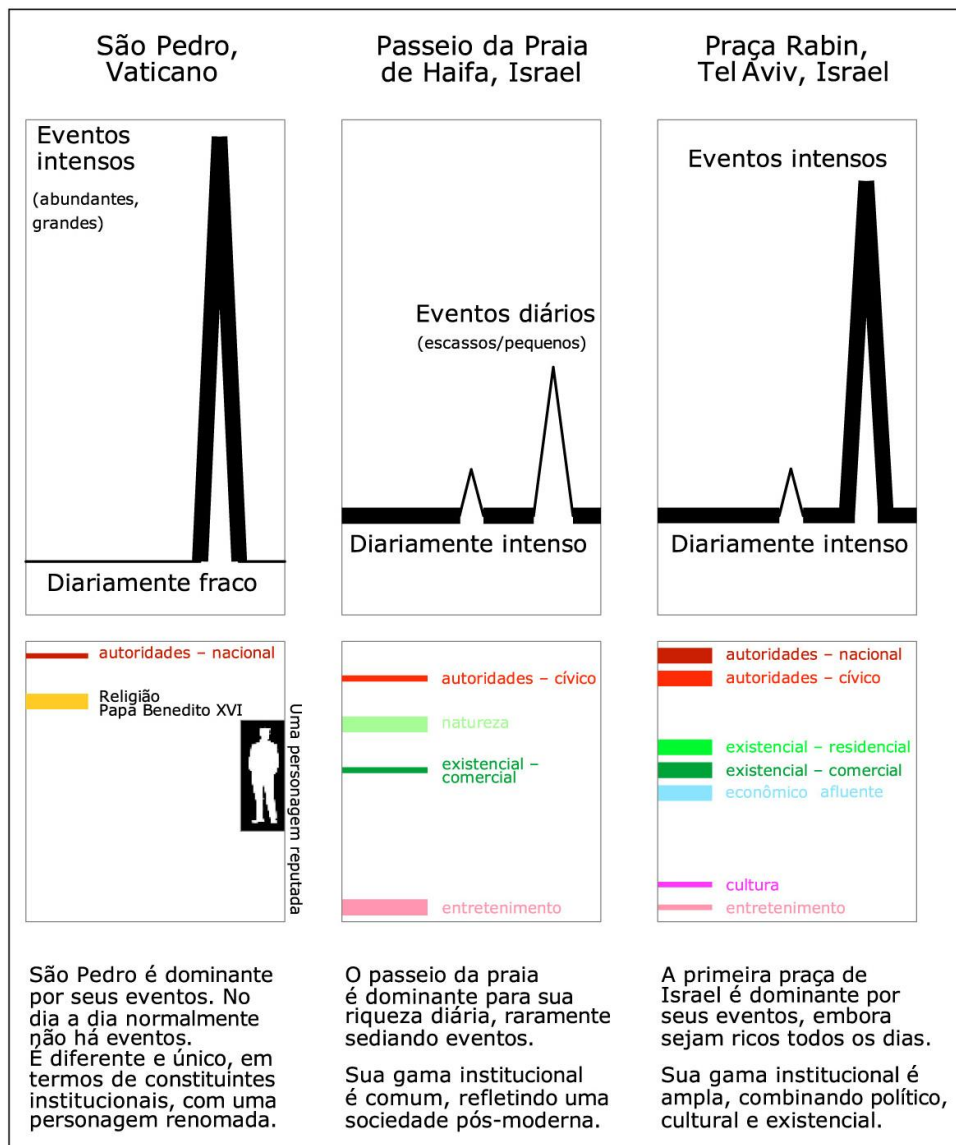


Fig.40 Três perfis de Publicness: São Pedro no Vaticano, Passeio de Praia de Haifa e Praça Rabin em Tel Aviv, ambas em Israel

Fonte: Einat Kolisch Rotem, "O Espaço público na cidade criativa" in "Cidades Criativas- perspectivas", pg. 140

Na fig.40, é possível observar o comportamento de 3 espaços públicos com padrões de utilização diferentes. A Praça do Vaticano indica uma utilização intensiva apenas

em eventos pontuais, o Passeio de Haifa praticamente não tem eventos mas a sua utilização diária é intensa, e por fim a Praça Rabin que detêm um pouco das duas utilizações, dado que a sua gama institucional é variada e ampla, combinando o político, cultural e existencial. Vários elementos podem condicionar a forma como o cidadão utiliza e usufrui de um espaço, dependendo da sua configuração, as suas dimensões, oferta cultural, conotação política, e/ou administrativa e histórica, conforto, tradição, posicionamento na cidade, reconhecimento popular etc, mas a classe criativa acredita que a concepção de qualquer espaço pode ser flexível, ou seja, “(...) dão liberdade suficiente ao uso de seus espaços, em vários modos comuns e criativos(...)”, possibilitando às pessoas de vivenciarem os seus espaços nos 3 tipos de mentalidades- activa, indiferente e ausente. (Einat Kolisch Rotem,pag.143).

No intuito de alterar estas mentalidades e de algum modo combater a volatilidade de utilização de espaços públicos, entre os espaços de uso intensivo (defina-se intensivo no pressuposto que reúne, em simultâneo, uma enorme massa de pessoas, mais provável em concertos, palestras, festivais) que se fazem sentir de forma muito intensa mas com intervalos de tempo muito grandes e periódicos, e espaços de uso menos intensivo mas mais regular (passeios, parques e zonas verdes, recreio infantil) pretende-se a organização de programas que colmatem os períodos de “inutilização” ou de “baixa frequência” do espaço público no caso do Ginjal, amenizando e padronizando assim o usufruto, da forma mais plena possível, dos diversos espaços por parte da urbe em que se insere e por parte dos visitantes.

## 5.2 Case Studies de Cidades criativas, exemplos/casos de sucesso

### The Hundertwasser Haus, Vienna - Arquitectura holística enquanto trabalho artístico vivo

O artista vienense Friedenreich Hundertwasser (1928-2000) focou o seu trabalho, sob a crítica às estruturas edificadas erguidas em betão. Em finais de 1977, o presidente da câmara de Viena presenteou Hundertwasser como uma área abandonada no meio da cidade, para este construir um bloco de apartamentos, que seriam terminados em 1985.

Este edifício singular, constituído por 52 apartamentos, justifica a arquitectura enquanto arte. Foi desenhado num conjunto de linhas orgânicas, apresentando azulejos de cerâmica que rodeiam as janelas, tornando o edifício fácil de identificar.



Fig.41 Vista sobre uma das fachadas do edifício

Fonte: <http://www.visoterra.com/images/original/hundertwasserhaus---vienne-visoterra-27691.jpg>



Fig.42 Vista sobre um pátio interior e cobertura verde

Fonte: <http://mw2.google.com/mw-panoramio/photos/medium/919756.jpg>

As janelas são triplamente vidradas em prol de uma maior conservação de energia e de uma redução de ruído. O edifício enverga um design característico de Viena ao incorporar parte da fachada do edifício construído previamente. Os vãos são irregulares, com pilares e torres, e ainda com algumas divisões projectadas para fora da fachada.

As paredes apresentam protuberâncias e ondulações e o chão é ligeiramente desigual. As escadas estão incrustadas de mosaicos e cerâmicas. Cada apartamento é diferente do outro, e as divisões não apresentam esquinas ou cantos. Até a iluminação defere em cada sítio.

O artista despendeu atenção a variados detalhes - maçanetas, torneiras, bem como outros acessórios. Foram criados alguns espaços com funções específicas como: consultório de medicina, café com terraço, jardim de Inverno - que consiste no espaço central do edifício, espaço de brincadeiras para crianças e um pátio – constitui o espaço verde da habitação. Existem três terraços comuns, lavandaria, espaços de armazenamento e uma garagem. Construído essencialmente em betão e tijolo, o edifício é isolado na sua cobertura com terraços verdes. Árvores de aço irrompem por entre as paredes da habitação e as janelas “distorcidas” animam a fachada. O artista sublinhou que as árvores providenciam oxigénio e promovem a redução do ruído, bem como a regulação climática.



Fig.43 Pátio interior com arborização

Fonte: <http://omondouvelo.com/images/ecologie/hundertwasserhaus.jpg>



Fig.44 Fachada com destaque para o sobressair das varandas

Fonte: <http://kunstistauchkaktus.files.wordpress.com/2008/08/hundertwasserhaus6.jpg>



Fig.45 Fotografia da fachada principal

Fonte: <http://www.worldtravelimages.net/P1090201.JPG>

A reacção dos habitantes face aos apartamentos foi bastante positiva – 85% das pessoas gostaram e sentiram que se identificavam com o espaço. A construção teve um valor superior ao normal (15%, aproximadamente) e as rendas eram cerca de 10% mais caras que os valores praticados em estruturas desenhadas de forma convencional e construções comerciais. No entanto, a cidade sentiu que o edifício compensou o investimento feito, por diferentes aspectos: impacto turístico substancial e embelezamento da cidade enquanto um todo, efeito que irá perdurar

por décadas. O sucesso deste projecto tem resultado numa abundância de comissões semelhantes para uma variedade de edifícios públicos pela cidade e noutros locais do país.

### Programa IBA, Alemanha – Emsher Park

O Emsher Park (fig.46) surge no enquadramento da antiga zona industrial do Vale do rio Ruhr, que abrange cidades como Bottrop, Dortmund, Duisburg, Essen, Gelsenkirchen, Hagen e Oberhausen. O Emsher Park é hoje o maior parque industrial da Europa, que anteriormente (antes da Segunda Guerra Mundial) funcionava como motor principal da economia alemã (através da exploração do carvão mineral extraído em todo o vale e da industria metalúrgica) mas cuja operação de regeneração urbana de todo o vale permitiu o aproveitamento dos antigos edifícios para prestação de serviços e turismo (fig.47). Esta operação de regeneração urbana surgiu através do estímulo de surgimento de empresas de alta tecnologia, apoiadas por uma ampla malha de universidades, centros de pesquisa e investigação (IBA,1993), e cuja grande actividade económica apoia-se numa vasta rede de auto-estradas, caminhos de ferro e vias navegáveis(fig.48 e 49) que integram as várias cidades que circundam o vale, de onde se destaca o maior porto interno do mundo (na confluência dos Rios Ruhr e Reno) em Duisburg.



Fig.46 Parque Emscher e as suas redes de acesso viário e fluvial

Fonte: <http://www.emscherkunst.de/riverscape-emscher/emscher-landscape-park.html?L=1>





Fig.47 Pista de de gelo ao ar livre numa antiga fábrica  
 Fonte: [http://www.euopan.no/news/2010/06/13/thomas\\_sieverts\\_new\\_president\\_of\\_europa\\_n\\_eurpe](http://www.euopan.no/news/2010/06/13/thomas_sieverts_new_president_of_europa_n_eurpe)



Fig.48 Rio Ruhr, rede fluvial e viária  
 Fonte: <http://www.flickr.com/photos/gabodiazm/4613196932/>



Fig.49 Rio Ruhr, rede fluvial e viária  
<http://citypeak.blogspot.pt/2011/10/emsc her-park-ruhr-valley-germany.html>

O caso do Emscher Park assemelha-se em muitos aspectos ao Cais do Ginjal, visto que se pretende restabelecer a área de intervenção como novo motor da economia local através da recuperação dos edifícios existentes pelas indústrias criativas, serviços ligados ao turismo e lazer, procurar estabelecer amplos espaços públicos de utilização colectiva (figs.50 e 51) e ser um caso exemplar a grande escala de aproveitamento das energias renováveis, nomeadamente através dos recursos hídricos (fig. 52)



Fig.50 Turismo náutico no Rio Ruhr  
 Fonte: <http://fabricadegas.blogspot.pt/2011/01/qasometros-reconversoes-realizados-iba.html>



Fig.51 Parede de Escalada numa antiga fábrica em Dortmund  
 Fonte: <http://ensaiofragmentados.blogspot.pt/2012/02/revitalizacao-ambiental-do-emscher-park.html>



Fig.52 Complexo Habitacional de Kueppersbuschgelaende em Gelsenkirshen. Bacia de retenção central com redes de aproveitamento de águas pluviais  
 Fonte: <http://members.virtualtourist.com/m/p/m/16bac8/>

### Porto de Hamburgo – Alemanha

O Porto de Hamburgo é o segundo maior Porto da Europa (a seguir ao Porto de Roterdão) e todos os anos, por iniciativa do governo Alemão, é alvo de várias medidas de modernização e ampliação de espaço. Localizado no rio Elba e com uma superfície total de cerca de 75km<sup>2</sup> (um décimo da superfície total da cidade de Hamburgo), é composto por cerca de 60 docas grandes e pequenas e diversos terminais para contentores (fig. 53).

À semelhança do caso anterior, o Porto de Hamburgo é também o principal motor económico e social de toda a região, e onde ficam situadas mais de 2000 firmas de importação e exportação, além de um vasto numero de empresas técnicas de prestação de serviços, cujos trabalhos estão directamente ligados aos espaços portuários.



Fig.53 Porto de Hamburgo- Terminal de contentores  
<http://aushamburg.blogspot.pt/2009/11/containers-city-porto-de-hamburg.html>



Fig.54 Porto de Hamburgo- integração do porto com o tecido urbano  
[http://cronicasdeumvagamundo.blogspot.pt/2009\\_09\\_01\\_archive.html](http://cronicasdeumvagamundo.blogspot.pt/2009_09_01_archive.html)

Um exemplo a reter da pratica do urbanismo numa área tão vasta como esta, mais do que o factor económico patente, é o integração harmoniosa do porto/áreas industriais circundantes (fig. 54) com o restante tecido urbano, não descuidando no tratamento do espaço publico, que aqui assume uma tremenda importância na resolução dos modelos ocupacionais da cidade, dado que altera a ideia de que estas áreas devem-se desmarcar dos centros das grandes cidades por levarem consigo um rasto de poluição sonora e atmosférica associados. Quebrar com o conceito de “zonamento” da cidade é um dos ganhos irrepreensíveis do que se tem feito na ampliação do porto de Hamburgo.



Mass MOCA , Museu de Arte Contemporânea - Massachusetts, EUA

Fábricas do séc. XIX renovadas, distribuídas ao longo de 13 hectares, numa pobre cidade rural, foram estabelecidas como, possivelmente, o maior centro de arte visual contemporânea mundial, nos Estados Unidos. Aberto em Maio de 1999, abrange diversas áreas artísticas - escultura, dança, teatro, filme, audiovisual digital e música. O director do centro afirma que os museus são uma relíquia, mas este instituto representa um local onde se pode apreciar arte e relacionar-se directamente com a mesma (fig.55). É permitido aos visitantes acompanhar o processo de criação(fig.57), e as peças apresentadas não pertencem a uma colecção contemporânea, visto que as obras que lá se encontram estão em concordância com o edifício (fig.56). Por exemplo, a artista alemã Christina Kubisch colocou sinos do carrilhão na torre da central eléctrica para composições cujos tons são ditados pelo movimento e brilho solar.



Fig.55 Fotografia exterior do museu

Fonte:<http://www.iberkshires.com/UserFiles/Image/Buchel.jpg>



Fig.56 Fotografia de uma exposição temporária

Fonte:[http://brunercott.com/BC\\_portfolio/3.BC\\_cultural/4.BC\\_sol\\_lewitt/1.lewitt-01.jpg](http://brunercott.com/BC_portfolio/3.BC_cultural/4.BC_sol_lewitt/1.lewitt-01.jpg)



Fig.57 Fotografia interior do museu

Fonte:[http://www.portlandart.net/archive/s/Mass\\_Ovalle\\_Mies-1.jpg](http://www.portlandart.net/archive/s/Mass_Ovalle_Mies-1.jpg)

### Corredor Verde de Kaohsiung- Taiwan

Desde 1999 que a cidade de Kaohsiung se tem ocupado na construção de uma infra-estrutura verde como base para se “reinventar”. Foram promovidas um conjunto de acções de iniciativa financeira privada com o intuito de acelerar o investimento no sistema de transporte rápido da cidade, o sistema de saneamento e na Arena de Kaohsiung, reincorporando o rio, regenerando a frente portuária, dando prioridade aos pedestres e ciclistas, criando corredores de áreas pantanosas que promovem o desenvolvimento da fauna vegetal e animal e construindo edifícios públicos como ícones verdes (fig.58).



Fig.58 Corredor Verde de Kaoshiung

A governança urbana requerida neste local apela a um processo baseado na cooperação entre governo, mercados, empreendedores e empresas privadas, com participação civil. Este tipo de políticas transformou Kaohsiung, uma antiga capital da indústria pesada (petroquímica, cimento e ferro) num lugar com potencial turístico (turismo costeiro e de experiência) e de novas formas de indústrias competitivas.

A participação pública, através da utilização dos recursos humanos presentes na cidade de Almada, tal como neste modelo adoptado em Kaohsiung revela-se extremamente importante no sentido não só de manter um elevado numero de população activa como promover o interesse dos cidadãos no desenvolvimento socio-económico da sua cidade.

### 5.3 Aplicabilidade do conceito de cidades criativas no território

O processo criativo no aproveitamento do Cais é balizado, essencialmente, por 4 conceitos:

- O aproveitamento da subida das águas como elemento da paisagem e espaço público, em toda a extensão do cais;
- O aproveitamento parcial da água armazenada no cais para o abastecimento dos vários edifícios que o compõem, através de processos de tratamentos de águas, como a osmose inversa, nanofiltração e diálise;
- A articulação estabelecida entre os vários edifícios que compõem o cais (pré-existentes e novas construções) obedece a um sistema logico de sustentabilidade ao nível das suas funções, o modo como se articulam e a ambiência que criam;
- O aproveitamento do espaço público, principal motor da troca de ideias, conhecimentos e suporte de eventos, aparece como o reaproveitamento de zonas outrora usadas para outros fins (praia das lavadeiras era ponto de encordoamento das redes de pescas, Cubal e armazéns Parry&Son eram armazéns de pesca, doca de Olho de Boi era um porto de trocas comerciais) como o lazer, turismo náutico, turismo gastronómico e arqueológico.

#### 1. O aproveitamento das águas do mar como elemento da paisagem

A água é o elemento contíguo ao passeio no cais. Já o era e pretende-se que assim continue. No que concerne à problemática da subida do nível da água do mar a estratégia desenvolvida na resolução dos casos singulares de modelos de ocupação do Cais será a estabelecida na alínea 3.3 do 3º capítulo do presente relatório, ou seja: **defesa, recuo e avanço**. No pressuposto que se verifiquem as previsões estimadas até 2100 - de acordo com o Intergovernamental Panel of Climate Change (IPCE) e outras entidades reconhecidas internacionalmente - apontando para uma amplitude do nível de água entre o mínimo previsto de 0.8m e máximo de 1.9m e tendo em conta que a maior parte da extensão do cais se situa à cota de 3.0m,

significaria que grande parte do território ficaria parcialmente submerso, o que criou a necessidade de elevação da cota geral para 4.5m, adoptando-se assim a estratégia de defesa. Por outro lado, e sendo que o turismo náutico assume preponderância na geração de valor e motor da economia local, tiveram de ser criadas infraestruturas de atracação e embarque de origem, recriando assim os circuitos náuticos que outrora assinalavam a presença dos navegadores e trabalhadores do cais. Também o alargamento do cais se torna necessário devido, não só ao intenso fluxo pedonal que se prevê, mas também para a circulação de viaturas de emergência. Neste contexto foi adoptada a estratégia de avanço. Por fim, concluiu-se que sendo a água presença constante da paisagem para quem percorre o cais e tendo sido este alargado, nesse intuito, afigura-se interessante que, no percurso do espaço público, pontualmente, esta se tornasse elemento primordial no atravessamento dos edifícios, de modo a que todo o percurso seja mais leve e sinuoso. Para atingir esse objectivo, adoptou-se o conceito de recuo. Os conceitos combinam-se assim conforme as necessidades e identidade de cada ponto, no espaço.

## **2. O aproveitamento da subida das águas como recurso energético: Processo de Osmose Inversa**

A Osmose Inversa é um processo físico no qual, unicamente mediante a utilização de uma pressão exterior, sempre superior à pressão osmótica natural da água a tratar e aplicada por intermédio de um sistema de bombagem acoplado a um conjunto de membranas semipermeáveis dispostas no interior de um *housing*, as quais separam em percentagens muito elevadas os compostos orgânicos, iónicos e impurezas em suspensão. Se considerarmos o processo de O.I. como o de um filtro absoluto, no qual todas as matérias e sais contidos na água de alimentação ficam retidos, o filtro ficará rapidamente saturado de impurezas, mas se efectuarmos uma purga contínua, a duração do filtro será muito maior.

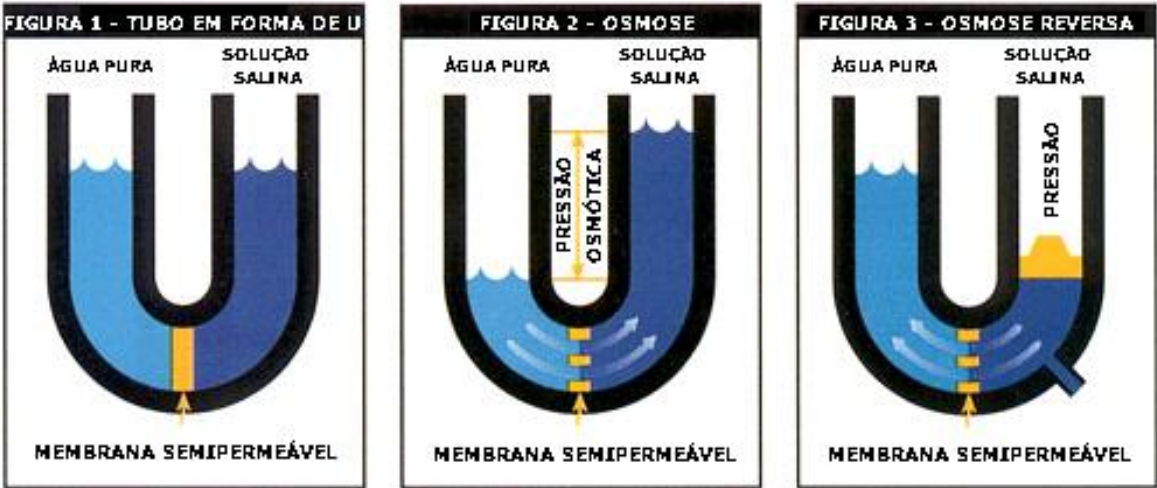


Fig.59 Sistema de transformação mecânica no processo de osmose inversa

Fonte: [http://www.waterworks.com.br/images/diagrama\\_osmose.jpg](http://www.waterworks.com.br/images/diagrama_osmose.jpg)

Como se pode ver na fig.59, a osmose inversa é um processo contínuo, sem alteração de fase de separação e/ou concentração, e como tal pode aplicar-se dependendo do líquido que nos interesse recuperar, seja o produto ou o concentrado. No caso do tratamento de águas, o fluido a recuperar é o produto final e permite-nos a eliminação de 99% de bactérias e vírus com o qual logramos e dessalinização e potabilização das águas marinhas e salobras.

Tamanho de partícula (µm)	0.0001	0.001	0.01	0.1	1.0	10	100	1000
Exemplos	ions (metais) Saís dissolvidos	Endotoxicos Pesticidas	Virus Coloides	Bactéria		Material em Suspensão:  Grãos de Areia Fio de Cabelo Cistos Polens		
Tecnologia de Filtração					Filtração			
					Microfiltração			
			Ultrafiltração					
			Nanofiltração					
Osmose Reversa								

Fig.60 Comparação de capacidade de eficiência no tratamento de águas salinas e insalubres comparativamente a outros processos como a nanofiltração, microfiltração ou filtração

Fonte: [http://www.waterworks.com.br/images/tabela\\_osmose.jpg](http://www.waterworks.com.br/images/tabela_osmose.jpg)

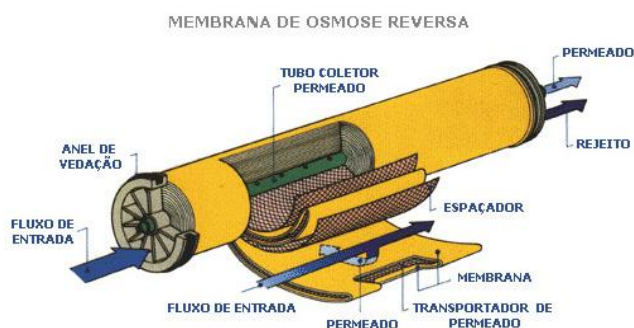


Fig.61 Modelo simplificado da membrana de osmose inversa

Fonte: [http://www.waterworks.com.br/images/osmose\\_membrana.jpg](http://www.waterworks.com.br/images/osmose_membrana.jpg)

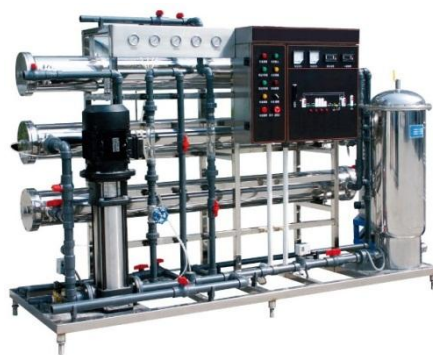


Fig.62 Modelo industrial de membranas múltiplas de tratamento de águas pelo processo de osmose inversa

Fonte: <http://portuguese.alibaba.com/product-gs-img/reverse-osmosis-device-reverse-osmosis-equipment-water-treatment-268961168.html>

### 3.Sustentabilidade económica do edificado, lógica de organização

Tendo em conta a dimensão dos edifícios em da área abrangida, a sua acessibilidade, localização na área de intervenção, a distribuição, não pode ser efectuada aleatoriamente.

Os edifícios destinados à habitação, por exemplo, estarão mais próximos da estação terminal de Cacilhas, dada a sua proximidade com o tecido urbano na zona limítrofe e a desejável proximidade com pontos de interface, em virtude da contínua movimentação de pessoas. Atraindo fluxos de pessoas de várias proveniências, e assumindo-se como os edifícios de maior porte e previsivelmente com maior fluxo de movimentação, as unidades hoteleiras estarão próximos do Cubal, onde se localizará o parque automóvel, permitindo também uma proximidade da zona antiga da cidade e do rio. A fácil mobilidade é o conceito intrínseco nestes espaços. Os espaços de restauração e animação nocturna ocuparão a 1ª linha do cais visto terem um uso distinto dos demais por funcionarem a maior parte do dia e noite, necessitando de ter uma separação física com a zona de habitação. Os espaços de ensino, Inovação e Desenvolvimento (I&D), indústrias criativas, Centro Paroquial e a Casa da Juventude ocuparão toda a frente da 2ª linha. Aí, os edifícios comportarão

amplos espaços em formato *open space*, potenciando utilizações em sinergia. A título de exemplo, as peças de artesanato concebidas nas IC terão as suas mostras expositivas na Casa da Juventude, tal como todas as actividades respectivas à diocese da paróquia Almadense serão publicadas e editadas pelo centro editorial das Indústrias Criativas.

O Museu Arqueológico Naval, preexistente, funcionará no mesmo espaço, tendo o seu edifício sido alargado. Anexo a este edifício, funcionará a divisão da GNR, que é transferida do Castelo (junto da Casa da Cerca) para a zona baixa, junto de estrada que liga o Cais a Almada Velha, oferecendo assim resposta rápida para situações de emergência. Por fim, a Qt<sup>a</sup> da Arealva mantém a habitação já existente e será equipada com mais uma unidade hoteleira, respondendo, assim, à intensificação do tráfego gerado pelo novo cais de embarque destinado ao turismo náutico e a ligação estabelecida com o trajecto viário que liga ao Santuário do Cristo Rei.

#### **4. Recriação e reinvenção de espaço público**

*“Habitualmente, espaço público é entendido como o espaço que sobra entre os edifícios. O espaço público é o local onde as pessoas vivem a maior parte do tempo. É o espaço onde circulam, seja de automóvel ou a pé, é o espaço onde se encontram, onde se sentam, onde conversam. É onde fazem as manifestações e as procissões, as grandes festas e os funerais, é onde se expressam colectivamente as grandes alegrias e as grandes dores. Vendo bem, o espaço público é a essência da cidade e é através dela que ela é representada. O Terreiro do Paço, a Avenida dos Aliados, os Campos Elísios, Trafalgar Square são a representação de outras tantas cidades. Havia uma tradição até há cem ou cinquenta anos em que o espaço público era desenhado, plantado e embelezado a pensar nas pessoas. Este conceito perdeu-se em consequência da primazia dada à circulação de automóveis, à ditadura da engenharia de tráfego. Agora volta-se a falar de espaço público, fruto da necessidade que se tem de reconquistar a cidade para as pessoas tornando-a*



*aberta, permeável, acessível a todos. Considera-se o espaço público não como o negativo do que está edificado, mas exactamente ao contrário: é algo que tem consistência em si próprio, tem uma estrutura definida pelas ruas, praças, jardins, becos, passagens. É um todo que se desenha e se define com os edifícios, as árvores que o contornam, tendo também em conta o chão que se pisa, a iluminação pública que o modela, o mobiliário e a arte urbana que o compõem.”* (Salgado, Manuel, 2002: p.90)

Tal como afirma Manuel Salgado, a criação ou recriação de espaço publico não implica que este seja uma “sobra” do espaço edificado, antes pelo contrário, deve ser “a espinha dorsal” de organização do espaço comum e em função do qual se organiza todo o espaço edificado. No Caso concreto do Cais do Ginjal e perante um coeficiente edificado tão grande, emerge a necessidade de erguer espaço público que comporte tanta actividade. A Praça frente ao Cubal congrega o cruzamento do silo automóvel, unidade hoteleira e unidade habitacional para estudantes, o que justifica a demolição dos edifícios da fábrica Parry and Son e recriação de um espaço que permita a exibição de cinema ao ar livre (produzida no polo de IC), concertos e palestras, zonas de estar e de contemplação do Rio e da paisagem sobre o Tejo.

A antiga praia das lavadeiras será agora ocupado por um espaço fragmentado preparado para receber exposições ao ar livre de trabalhos de pintura, escultura e joalharia também produzidos nas IC, dando assim especial destaque às consideradas “artes menores”. Por fim, dois novos espaços surgirão frente aos actuais Armazéns de Pesca de Portugal, onde estarão patentes ao longo do ano a organização de regatas ao longo da ARS, de turismo náutico e náutica desportiva.

Em síntese, a ideia base consiste em recriar espaços públicos não só de desafogo mas que também permitam, de alguma forma, que o processo produtivo no sector das indústrias criativas esteja sempre presente no ambiente e na paisagem do Cais do Ginjal.

## **2º Parte – Definição e delimitação da área de intervenção/** **Elaboração do projecto urbano (Cais do Ginjal)**

### **CAPITULO 6- Identificação das questões urbanas em presença**

#### **6.1 Programação e justificação da escolha do espaço de projecto (definição de objectivos chave)**

A escolha do cais do Ginjal para resolução de espaço urbano, entre os demais compreendidos no intervalo da Cova do Vapor-Cacilhas, foi subordinada aos seguintes aspectos:

- A proximidade/conexão com o interface de Cacilhas (rodoviário, Fluvial e MST);
- A temática de desenvolvimento do trabalho da tese tem por base o desenvolvimento de projecto em áreas abandonadas e deprimidas por modo a conferir-lhes/devolver a sua dinâmica social, cultural e económica e como tal, o passado do Cais do Ginjal, tendo sido outrora o principal motor de desenvolvimento económico da região, justifica uma intervenção a uma escala mais detalhada;
- Após a suspensão (recente) de todos os projectos pertencentes à entidade Arco Ribeirinho Sul (Barreiro, Seixal, Montijo) e a seguir ao projecto Almada Nascente, O Ginjal assume-se como o ponto principal (e de orçamento mais reduzido) a ser ocupado;
- Algumas das ligações a pontos nevrálgicos da cidade de Almada, como o Santuário do Cristo-Rei ou a Casa da Cerca serão renovados e reabilitados, não implicando que os acessos já existentes sejam objecto de grandes alterações;

-A anexação com áreas afectas a planos em fase avançada de execução, como é o caso do PRU da Rua Cândido dos Reis, e outros em elaboração, como o Estudo de Enquadramento Estratégico (EEE) da Qtª do Almaraz e o EEE do Santuário do Cristo-Rei, impõem ao Ginjal a necessidade de se assumir como espaço motor da organização da “Nova” Almada Velha;

-O aproveitamento parcial do edificado do Ginjal (existente) e a planificação de novos espaços com áreas consideráveis idênticas às dos antigos armazéns, possibilitam a recolocação de equipamentos culturais marcantes mas carecendo de otimizar os seus serviços, aumentando da sua área de implantação, como seja o caso do Ponto de Encontro (Casa da Juventude), que funcionará em articulação directa com a AIRFA (Academia de instrução e recreio familiar de Almada), a SFIA (Sociedade Filarmónica Incrível Almadense), Centro Paroquial de Almada;

-A restituição da imagem do Cais como “porta-estandarte” da cidade Almada, fazendo valer a sua pré-existência, com o intuito de se assumir agora como nova centralidade da cidade de Almada e da AML;

-A variedade de oferta do espaço ao nível de eventos culturais, recreio e lazer, permite combater a sazonalidade presente no aproveitamento das faixas ribeirinhas da margem sul do Tejo, designadamente as praias e a arriba fóssil da Costa de Caparica.

## **6.2 Condicionantes e oportunidades de carácter físico, ambiental e paisagístico na reconfiguração do Cais do Ginjal**

A intervenção Urbana proposta para o Cais contempla aspectos e directrizes de ordem Económica/Ambiental, Social e Cultural que estão presentes no modelo de

organização espacial de toda a área de intervenção, tendo esta uma extensão de aproximadamente 20180m. Estas directrizes foram elaboradas com o apoio de uma análise *Strenghts/Weaknesses/Oportunities/Threats* (SWOT), fig.63, onde também constam os pontos fortes e fracos oferecidos pelas condicionantes de ordem física, ambiental e paisagística, entre outros, e que servirão para melhor compreender a linha de raciocínio estabelecida no desenho urbano.

	<b>Strenghts</b>	<b>Weaknesses</b>	<b>Oportunities</b>	<b>Threats</b>
Mobilidade e Acessibilidade (rede viária e pedonal, acessos a estacionamento, etc)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ligação com a EN10 através do interface de Cacilhas</li> <li>- Proximidade com o eixo centra de maior acessibilidade de Almada (av.25 de Abril/ Bento Gonçalves/ D. Nuno Alvares Pereira)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Acessos condicionados e rua do Ginjal muito estreita para circulação automóvel</li> <li>-Estacionamento actual incompatível com novos usos propostos</li> <li>- Acessos pontuais de declive acentuado (+8%)</li> <li>- Encosta constitui uma enorme barreira topográfica</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Alargamento parcial da rua do Ginjal e do Cais (frente ribeirinha)</li> <li>- Criação de novas alternativas de acesso pontual</li> <li>-Optimização de acessos pedonais preexistentes</li> <li>- Criação de uma vasta área de estacionamento em articulação com o terminal de Cacilhas</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Excesso de circulação automóvel</li> <li>- Pedra de identidade do espaço</li> <li>- Automóvel prevalecer sobre circulação pedonal</li> <li>- Aumento da taxa de ruído e poluição atmosférica na zona</li> <li>- Pouca articulação entre o estacionamento e o tecido urbano</li> </ul>
Transporte Publico - Interface Fluvial, Rodoviário e Ferroviário (Metro Sul do Tejo) de Cacilhas	<ul style="list-style-type: none"> <li>- O terminal fluvial estabelece a ligação a Lisboa (Cais do Sodré) e ao Arco Ribeirinho Sul (Barreiro, Seixal)- A ligação do cais com o terminal rodoviário de Cacilhas permite uma ligação da Margem Sul do Tejo (rede TST)- A ligação do cais com o terminal rodoviário de Cacilhas permite a ligação do Metro Sul do Tejo(MST) com o Monte da Caparica(Universidade Nova de Lisboa) e Corroios- o MST funciona como uma rede ecológica que permite a ligação directa a outros interfaces</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Equipamentos e infra-estruturais portuárias precisam de manutenção</li> <li>- A inclinação dos acessos do cais ao Santuário do Cristo Rei impede o acesso por transporte público (+10%)</li> <li>- O acesso ao Santuário do Cristo Rei é efectuado apenas por uma carreira da TST</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Risco de inundação do Cais a longo prazo (na cota actual)- Incapacidade de resposta ao crescimento e aumento de fluxos de pessoas- Criação de um cais de recreio e desportos náuticos na Qt. da Areava- Aumentar o numero de carreiras ao Santuário do Cristo Rei- Melhorar os acessos ao Santuário- Aumentar as ligações rodoviárias a outros pontos da cidade de Lisboa- Protecção (defesa) do terminal de Cacilhas por causa da subida das águas</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aumento do nível das águas do mar implica severas mudanças nas infra-estruturais portuárias</li> <li>- Excesso de volume de tráfego no interface de Cacilhas</li> <li>- Risco de inundação dos caminhos-de-ferro a longo prazo (situam-se á cota media de 2.8m)</li> </ul>

Estado do Edificado	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Necessidade de preservação da identidade do local</li> <li>- Necessidade de reabilitar todo o edificado</li> <li>- Edifícios de notável qualidade arquitectónica</li> <li>- Vista unica para a cidade de Lisboa</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Edifícios em avançado estado de degradação e abandono</li> <li>- Risco de ruir</li> <li>- Desaparecimento progressivo da fauna e flora circundante</li> <li>- Pouca luz natural no período diurno entre as 11h e as 16h</li> <li>- ventos dominantes de Norte</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Recuperação do edificado para novos usos dinamizadores da economia local</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Desconforto térmico causado pelos níveis de humidade do ar associado aos ventos dominantes vindos de Norte</li> </ul>
Espaços Públicos e ligação com o Rio Tejo	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Espaços com forte identidade e expressão urbana</li> <li>- O ar não apresenta níveis de poluição gravesos e as aguas e os solos não estão contaminados</li> <li>- Os níveis de ruídos são baixos, não ultrapassando os 50db</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Espaço degradado constituído por uma frente industrial devoluta</li> <li>- Acessibilidade condicionada com perfis de rua muito estreita</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Actividades ligadas à cultura e ao lazer diurno e nocturno, convívio social, concertos e festivais, etc.</li> <li>- Criação de espaços públicos mais expostos ao sol e menos expostos aos ventos dominantes</li> </ul>	
Estrutura Etária/ População	<ul style="list-style-type: none"> <li>- População jovem interessada na recuperação do cais</li> <li>- iniciativas de carácter publico fomentadas por população jovem</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- População maioritariamente não-activa residente no local</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Oportunidade de geração de emprego, revitalização da população, nomeadamente população jovem do ramo artístico</li> </ul>	
Arriba Fóssil	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Elemento Natural da paisagem com interesse paisagístico, ambiental e arqueológico ( Qtª do Almaraz)</li> <li>- O espaço criado pelo Cuba permite maior iluminação natural ao Cais</li> <li>- Fenómenos de derrocada e desmoronamento da falésia não registados</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Formação geomorfológica de origem sedimentar</li> <li>- Espaço tendencialmente húmido e fresco</li> <li>- Dificulta as acessibilidades com a zona elevada da cidade</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Exploração/ melhoria de acessos preexistentes, como as escadinhas da boca do vento</li> <li>- Diversidade de cultivo de vegetação para melhorar a paisagem e tornar terrenos mais seguros</li> <li>- Constituição de taludes compactos ou de edificado que suporte a encosta próxima do Cais</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Risco de derrocada derivado da intensidade de usos no local</li> </ul>

Fig.63 Quadro SWOT- Estudo do local e intenções de projecto

Fonte: autoria do próprio

Após a análise, estabeleceram-se as directrizes do modelo organizacional do projecto, a saber:

- O aproveitamento parcial ou completo do volume edificado existente quanto tal se justifique, por forma a manter a imagem e identidade do local, conferindo-lhe(s) uso(s) adequado(s) às novas dinâmicas e necessidades;
- A subida e aterro de todos os planos do Cais que possuírem cotas inferiores a 4.5m, sendo este o limite estabelecido para a subida do nível das águas do mar (em período de preia-mar c/ondulação) até 2100;
- O alargamento até aos 7.50m de largura do passeio ribeirinho para todos os percursos junto à água, com vista à utilização intensiva prevista para o cais e também por motivos de segurança do utilizador.
- O aproveitamento, sempre que possível, de áreas de convívio público e de desafogo, visto tratar-se de uma área muito estreita onde a presença do edificado é muito forte e como tal justifica a existência de espaços de circulação, zonas de estar, lazer e recreio ao longo dos quase 2km de extensão;
- Tendo em conta a subida do nível médio da água do mar é possível abordar o estudo do aproveitamento das zonas ribeirinhas utilizando estratégias de ataque, defesa, ou recuo.

Neste estudo apenas serão considerados modelos de:

**Ataque:** apropriação de espaços ocupados pela água através da criação de percursos pedonais;

**Recuo:** depósito de retenção e filtragem da água vinda do rio, utilizadas para as habitações, comércio e outros equipamentos da área de intervenção. Estes depósitos não são mais do que o espaço de implantação dos edifícios pré-existentes e propostos com cérceas superiores a 7.5m, possibilitando, assim, criar espaços vazados onde é possível transitar desde o centro do Cais até às imediações da margem do rio.



## **CONCLUSÕES**

A presente dissertação, tendo como enquadramento a compreensão do comportamento e dinâmicas do território da Cidade Almada, visa definir, detalhadamente, um modelo de requalificação de uma zona ribeirinha - o Cais do Ginjal- pressupondo modelos de sustentabilidade do mesmo, de modo a atenuar o inevitável impacto económico da implantação do projecto, prevendo-se a sua rentabilidade a longo prazo e, concomitantemente promover uma intensa utilização do espaço recorrendo às melhores características ambientais e paisagísticas que estas zonas ribeirinhas têm para oferecer.

O aproveitamento das zonas ribeirinhas compreendidas entre a Cova do Vapor e Cacilhas, desmistifica o conceito, ou melhor dizendo, o preconceito de que zonas ocupadas pela indústria de produção e armazenamento são incompatíveis com usos associados à agricultura, habitação, comércio e lazer. Contrariamente ao pensamento dominante e imediato do cidadão comum, no sentido em que a utilização de uma cidade nos seus vários sectores deve ser em pontos/lugares distintos -creditando ao extremo o modelo da cidade, como sendo uma “máquina de habitar” segundo Le Corbusier, o presente trabalho privilegia a ideia que, os diversos sectores coexistam lado a lado, sem obrigatoriedade de funcionamento articulado, mas não descartando essa possibilidade nos casos de mútua vantagem, fazendo assim com que a cidade ganhe vida, conexão e seja mais apelativa ao convívio e bem-estar dos seus habitantes.

Na temática das Cidades Criativas, onde Cultura, Inovação, Tecnologia e oportunidade de negócio se conjugam num só conceito, a cidade marca a sua identidade e reforça a competitividade e o seu crescimento.

O aproveitamento de zonas devolutas, abandonadas ou deprimidas (como seja o caso do Cais do Ginjal) invoca a nostalgia do passado fazendo desta a base da

aceitação do mesmo espaço num futuro próximo, ou seja, um pouco a ideia de fazer do “passado” a raiz do nosso “futuro”.

Ao contrário de algumas problemáticas que surgem na tentativa de resolução de modelos territoriais distintos, como a Cidade Tradicional versus exemplos práticos seguidores da Carta de Atenas (veja-se o caso do remate da zona Oriental de Lisboa, com modelos de ocupação tão distintos como Marvila/Beato e Chelas), a resolução de modelos de regeneração urbana previstos neste exercício para o Cais não se adivinham tão complicados, visto partirem de pré-existências e valorização/reforço de valores históricos.

O aumento do nível médio das águas do mar constitui um fenómeno alarmante, a médio/longo prazo, visto que afectará não só grande parte das zonas ribeirinhas do estuário do Tejo como de toda a costa nacional. Os modelos de resolução deste exercício prevêm casos singulares de gestão/controlo da subida das marés, avanço (alargamento do cais) e aproveitamento hidráulico (tratamento das águas por meio de processos de osmose Inversa) tirando partido assim da água e do seu comportamento ao longo do dia.

O aproveitamento das zonas ribeirinhas insere-se num conjunto de políticas de âmbito Nacional e Municipal, patentes em documentos como o PNPOT/PROT-AML/PDM-Almada, traduzidas num discurso coerente de reconversão de zonas ribeirinhas da cidade, como seja o caso da Quimiparque no Barreiro ou a siderurgia nacional no Seixal.

O aproveitamento das zonas ribeirinhas, no caso concreto do Ginjal (no qual inclui a sua extensão para olho de Boi e a Qtª da Arealva) pretende tornar estas zonas novas centralidades dentro da própria cidade (à semelhança de soluções operadas

na Expo 98), combatendo a sazonalidade de alguns sectores, sobretudo o Turismo e o *cluster* a ele associado. As zonas de lazer, cultura, restauração, seriam novos focos interligados com outros pontos distintos da cidade, fomentando a transição entre a zona baixa da cidade e a zona alta, onde os habitantes/visitantes podem usufruir de toda a oferta turística em condições de segurança, qualidade ambiental e paisagística.

# Bibliografia

## Bibliografia de referência

ALMADA, Câmara Municipal de; 2006; *“Almada Nascente”*; Almada; Câmara Municipal

ALMADA Câmara Municipal de; 2002; *“Desenvolvimento Local - Projectos Estratégicos -Plano de Mobilidade”*

APLLETON, João, *“Reabilitação de edifícios Antigos- patologias e tecnologias de intervenção”*

*Atkins,Richard Rogers partnership/Santa-Rita arquitectos;2006, “Almada Nascente”*; Almada; CMA

*Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo; 2009; “ Plano Regional de Ordenamento do Território do Oeste e Vale do Tejo: PROT-OVT”*; Lisboa; CCDR-LVT

*DANSON, Mike; 2005; “Old industrial regions and employability”; United Kingdom; Urban Studies*

*ECO, Humberto; 2007;“Como se faz uma tese em Ciências Humanas”; Editorial presença, 13ª edição*

*FERNANDES, Carlos Lourenço; 2010; “Bases da Política de Ordenamento do Território e Urbanismo – Compreender e Agir”; Lisboa*

FERREIRA, António Fonseca; 2005; *“Gestão Estratégica de Cidades e Regiões”*; Lisboa; Fundação Calouste Gulbenkian

Ferreira, Vitor Matias;1997”Lisboa, a metrópole e o rio-centralidade e requalificação das frentes de água”; Lisboa; Editorial Bizâncio

FIGUEIRA, Fernando Monteiro; 2009; *“Reflexos sobre o Planeamento e a Mobilidade”*; Lisboa; Malha Urbana- Revista Lusófona de Urbanismo

FISHER, Bonnie; 2004; *“Remaking the Urban waterfront”*; Washington D.C. ; ULI

GHRAM, Stephen; Marvin, Simon, 2001, *“Splintering Urbanism. Nteworked infrastructures, technological mobilities and the urban condition*, Routledge” London/New York

Gonçalves, António Costa; Janeiro 2002”O recreio e lazer na reabilitação urbana- Almada Velha”; Lisboa: Edição- GEPE,IFT

GONÇALVES, Elizabete; *“memorias do ginjal”*; Almada; in CMA

IBA; 1993; *“Examples from na Industrial Region in Transition”*; Berlim: IBA Emscher Park

LUZIA, Maria Ângela; 1994/96; *“ A Memória, a Cidade e o Rio: Proposta de Musealização dos núcleos de Almada e do Cais do Ginjal”*; Almada; Tese de Mestrado apresentada no âmbito de museologia e património, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, UNL

Mota, Ana Mafalda Baracho da Silveira e Lorena;2009; *“Lisboa Criativa ”Dissertação para a obtenção do grau de Mestre em Regeneração Urbana e Ambiental*; FA-UTL

MOUTINHO, Vera; 2006; “*O Cais do Ginjal: retrato de um caminho á beira do Tejo*”; Almada; Tese de Licenciatura em Jornalismo, Escola Superior de Comunicação Social

PAIVA, José/ PINHO, Ana/ AGUIAR, José; “*Guia técnico de reabilitação Habitacional*”

PORTAS, Nuno; 1998; “*Água: cidades e frentes de água – mostra de projectos de reconversão Urbana em frentes de água*”; Lisboa; APL

PUGLIELLI, Emilio/ Purini, Franco; “*Il disegno del paesaggio Italiano*”; Pedreira Monterico; in Casabella (pg.575-576)

REIS, Ana C. Fonseca; KAGEYAMA, Peter, 2011; “*Cidades Criativas-Perspectivas*”; São Paulo, Garimpo Soluções & Creative Cities Productions.

ROBERTS, Peter & Sykes, Hugh (ed.), 2000. “*Urban Regeneration. A Handbook*” Londres: British; Urban Regeneration Association.

ROSSI, Aldo; 2001; “*A Arquitectura da cidade*”; Lisboa; Edições Cosmos

SANTOS, João Rafael Marques; 2005; “*Da Urbanidade à Territorialidade das margens do Sado: contributos e desafios para uma regeneração*”; Lisboa; Tese de Mestrado, FA-UTL

SILVA, Ana Paula Fernandes da; 2000; “*Cartografia Geotécnica do Concelho de Almada e o sistema de informação Geo\_Almada*”; Lisboa; Tese de Doutoramento; Univ. Nova de Lisboa

Vaz, Artur; 2005; “*Cantinhos e Memórias do concelho de Almada*”; Almada, Junta de Freguesia da Costa de Caparica

## **World Wide Web**

<http://www.dw.de/porto-de-hamburgo-em-expans%C3%A3o-cont%C3%ADnua/a-919605>

<http://revistas.ulusofona.pt/index.php/malhaurbana/article/viewFile/105/70>



## LISTA DE FIGURAS

<b>Nº</b>	<b>Descrição</b>	<b>Página</b>
1	Mapa de Almada de 1816	1
2	Fotografia aérea de Almada de 1958	1
3	Fotografia aérea de Almada de 1967	1
4	Principais núcleos históricos de Almada	3
5	Travessias efectuadas pelos cacilheiros desde 1882	4
6	Tecido Urbano de Almada em 1930	5
7	Evolução etápica do tecido Urbano de Almada entre 1930-1966	6
8	Evolução etápica do tecido Urbano de Almada entre 1966-2011	7
9	Fotografia do processo de construção da ponte 25 de Abril	8
10	Fotografia da Estação terminal de Cacilhas	8
11	Freguesias do Concelho de Almada	9
12	Observação da transformação do Território entre 1976 e 2005	10
13	Principais redes de circulação, localização dos pontos com potencial exploração agrícola e localização das zonas industriais	11
14	Evolução dos usos do solo em espaço Verde de Proteção e Enquadramento	12
15	Panorâmica de Almada, vista do Crist-Rei	13
16	Principais conclusões da análise da situação actual das deslocações em Almada	15
17	Perímetros (3) de Intervenção do Plano de Mobilidade: Acessibilidades 21	18
18	As fases (3) do Metro Sul do Tejo	19
19	Conceito de deslocação Multimodal	20
20	População activa e empregada no sector terciário por NUTS III, 2001	26
21	Esquema Global do Modelo territorial	28
22	Sistema de Mobilidade e de Acessibilidades	30
23	Normas orientadoras/específicas por domínio de Intervenção/Domínio-conectividade	32
24	Uso do Solo (hectares) entre 1998 e 2005	34
25	Principais Estudos e Planos Aprovados	35

Nº	Descrição	Página
26	População residente empregada, por sector de actividade no Concelho	36
27	Percentagem de pessoal ao serviço das sociedades no Concelho	37
28	Volume de emprego nos estabelecimentos do sector terciário	39
29	Volume de receitas Plurianuais previstas para 2010	45
30	Volume de despesas Plurianuais previstas para 2010	46
31	Área de Intervenção do PP do Cais do Ginjal	49
32	Vistas sobre a primeira linha do Cais do Ginjal e Jardim do Rio	50
33	Ortofotomapa de Almada	51
34	Cenário prospectivo de cheias	51
35	Imagem tridimensional de Cacilhas/Cais do Ginjal (actual)	53
36	Imagem tridimensional de Cacilhas/Cais do Ginjal c/ elevação do nível do mar até à cota 4,4m	53
37	Equipamentos e usos de referência	56
38	Elementos de interesse patrimonial a reabilitar e integrar	59
39	Elementos de interesse patrimonial a reabilitar e integrar	60
40	Perfis (3) de Publicness: S. Pedro (Vaticano), Passeio de Praia de Haifa e Praça Rabin (Tel Aviv)	65
41	Vista de uma das fachadas do edifício	67
42	Vista sobre um pátio interior e cobertura verde	67
43	Pátio interior com arborização	68
44	Fachada com destaque para o sobressair das varandas	68
45	Fotografia da fachada principal	68
46	Parque Emascher e as suas redes de acesso viário e fluvial	69
47	Pista de gelo ao ar livre numa antiga fábrica	70
48	Rio Rhur, rede fluvial e viária	70
49	Rio Rhur, rede fluvial e viária	70
50	Turismo náutico no rio Ruhr	70

<b>Nº</b>	<b>Descrição</b>	<b>Página</b>
51	Parede de escalada numa antiga fábrica em Dortmund	70
52	Complexo habitacional de Kueppersbushgelaende (Gelsenkirshen). Bacia de retenção central c/ redes de aproveitamento de águas pluviais	70
53	Porto de Hamburgo-Terminal de contentores	71
54	Porto de Hamburgo-Integração do porto com o tecido urbano	71
55	Fotografia exterior do museu	72
56	Fotografia de uma exposição temporária	72
57	Fotografia interior do museu	72
58	Corredor Verde de Kaosshiung	73
59	Sistema de transformação mecânica no processo de osmose inversa	76
60	Comparação de capacidades de eficiência no tratamento de águas salinas e insalubres comparativamente a outros processos (nanofiltração, microfiltração e filtração)	76
61	Modelo simplificado da membrana de osmose inversa	77
62	Modelo industrial de membranas múltiplas de tratamento de águas pelo processo de osmose inversa	77
63	Quadro SWOT- Estudo do local e intenções de projecto	84

Numero total de palavras utilizadas:

17.347

# **ANEXOS**

I- Lista de peças desenhadas finais;

II- Desenhos finais do trabalho, impressos em A3 (dobrados para A4);

III- Lista de peças desenhadas no processo de trabalho

IV- Cópia do processo do trabalho

## Anexo I- Lista de peças desenhadas finais

### Painel 1

- Evolução do tecido urbano de Almada segundo as Cartas Militares de 1930, 1966 e 2011/ escala: 1/100.000
- projecção da subida das águas do mar
- Simulação 3D do Cais do Ginjal em situação de preia-mar no período actual;
- Simulação 3D do Cais do Ginjal em situação de preia-mar em 2100

### Painel 2

- Plano Estratégico de intervenção para a Frente Ribeirinha do Estuário/ escala:1/10.000

### Painel 3

- Projecto Urbano da Frente Ribeirinha do Cais do Ginjal/Olho de Boi/ Qtº da Arealva/ escala:1/2000
- Corte Longitudinal a-a' / escala:1/1000

### Painel 4

- Corte Longitudinal b-b' / escala:1/1000
- Planta de usos da Frente Ribeirinha do Cais do Ginjal/Olho de Boi/ Qtº da Arealva escala:1/2000

### Painel 5

- Esquema representativo das dinâmicas da cidade, conexões e ligações a prevalecer e integração do projecto do Cais com a envolvente
- Esquema representativo dos espaços/edificado a manter e a ser demolido e/ou parcialmente aproveitados

- Esquema representativo do programa específico de espaços públicos
- Esquema representativo do uso do espaço edificado

#### Painel 6

- Planta da Praça do Cubal/ escala: 1/500
- Perspectiva geral da Praça
- Corte Transversal c-c'/escala: 1/500
- Esquícios e desenhos iniciais de planeamento de espaço publico

#### Painel 7

- Planta geral da Praça das Lavadeiras/ escala: 1/500
- Perspectiva geral da Praça
- Corte Transversal d-d'/ escala: 1/500
- Esquícios e desenhos iniciais de planeamento de espaço publico

#### Painel 8

- Planta do Jardim do Rio/ escala: 1/500
- Perspectiva do espaço ribeirinho renovado do Jardim do Rio
- Corte Transversal e-e' escala: 1/500
- Esquícios e desenhos iniciais de planeamento de espaço publico



Anexo II- Desenhos finais do trabalho, impressos em A3 (dobrados para A4)















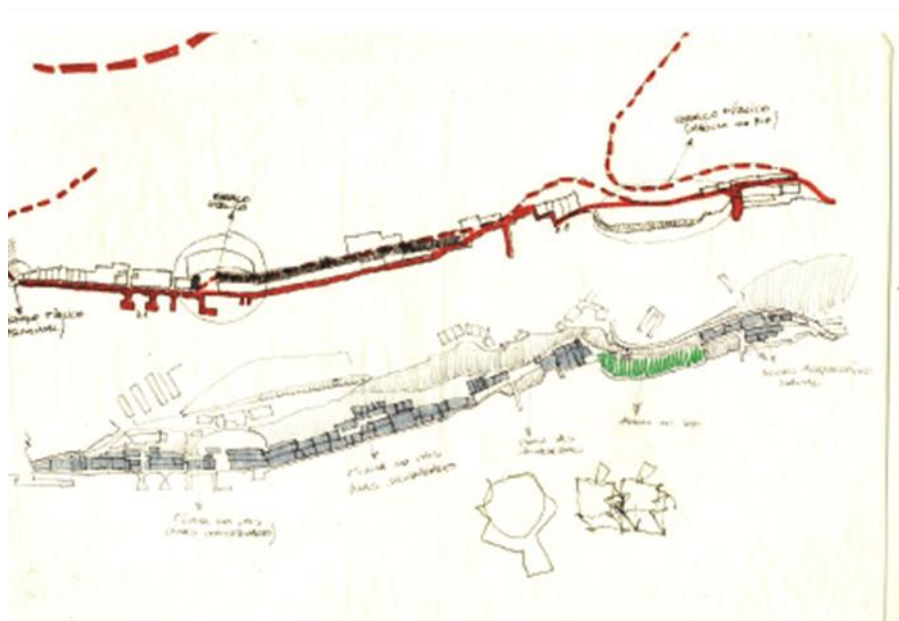




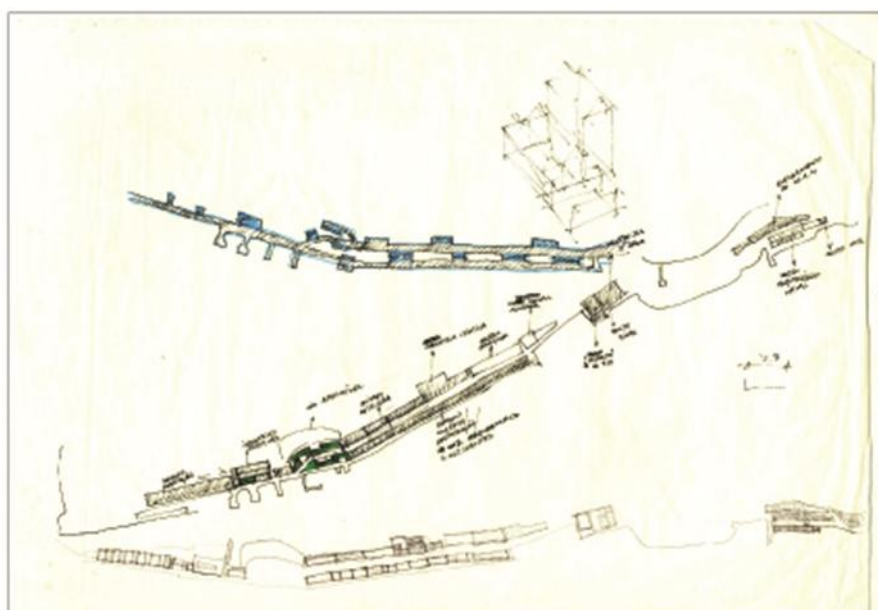
### Anexo III- Lista de peças desenhadas no processo de trabalho

- A-** Resolução de modelos de ocupação do Cais do Ginjal: 1º Ensaio
- B-** Resolução de modelos de ocupação do Cais do Ginjal
- C-** Resolução de modelos de ocupação do Cais do Ginjal: Subida das águas
- D-** Resolução de modelos de ocupação do Cais do Ginjal
- E-** Resolução de modelos de ocupação do Cais do Ginjal: Espaços de água
- F-** Resolução de modelos de ocupação do Cais do Ginjal: Espaços Públicos
- G-** Resolução de modelos de ocupação do Cais do Ginjal: Novos usos
- H-** Requalificação de espaços singulares
- I-** Requalificação de espaços singulares
- J-** Requalificação de espaços singulares
- L-** Requalificação de espaços singulares
- M-** Requalificação de espaços singulares
- N-** Requalificação de espaços singulares
- O-** Requalificação de espaços singulares
- P-** Requalificação de espaços singulares
- Q-** Requalificação de espaços singulares
- R-** Ensaio tipológico de áreas edificadas: Planta de cobertura
- S-** Ensaio tipológico de áreas edificadas: Corte de alçado
- T-** Ensaio tipológico de áreas edificadas: Vista aérea
- U-** Ensaio tipológico de áreas edificadas: Perspectiva geral
- V-** Ensaio tipológico de áreas edificadas: Perspectiva geral
- X-** Ensaio tipológico de áreas edificadas: Perspectiva geral

## Anexo IV- Cópia do processo de trabalho



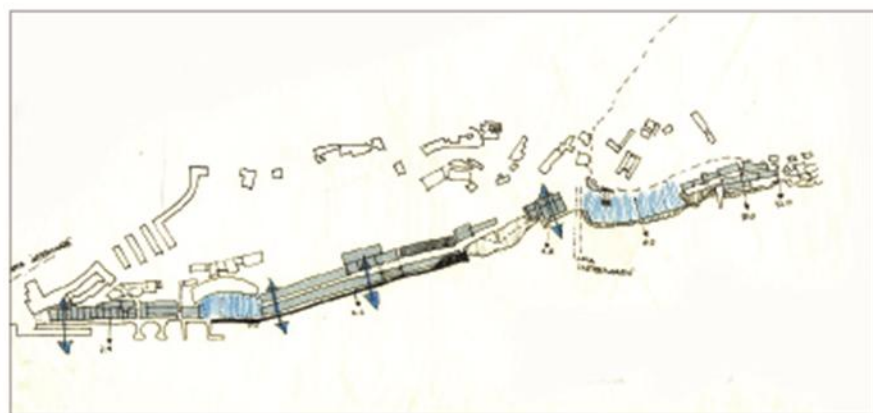
Anexo-A. Resolução de modelos de Ocupação do Cais do Ginjal; 1º ensaio



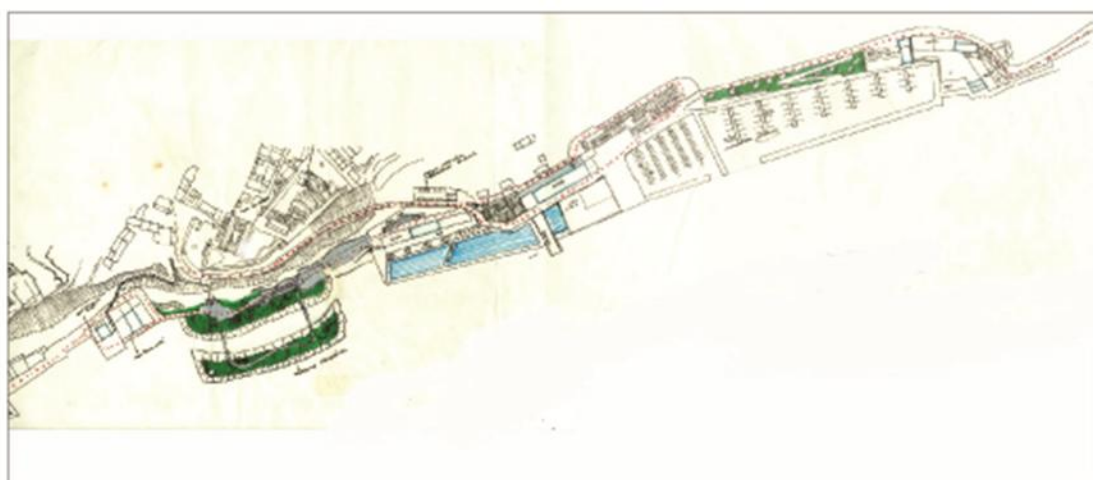
Anexo-B. Resolução de modelos de Ocupação do Cais do Ginjal



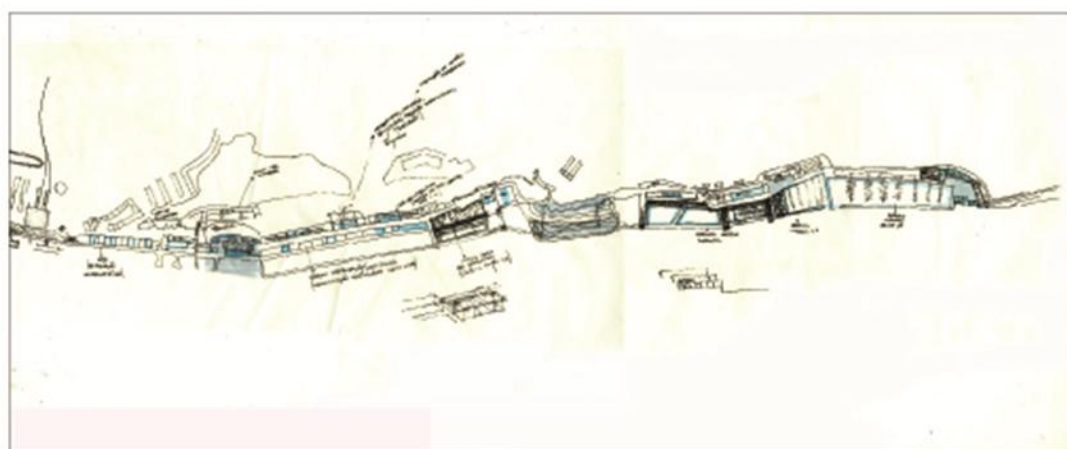
Anexo-C. Resolução de modelos de Ocupação do Cais do Ginjal. Subida das Águas



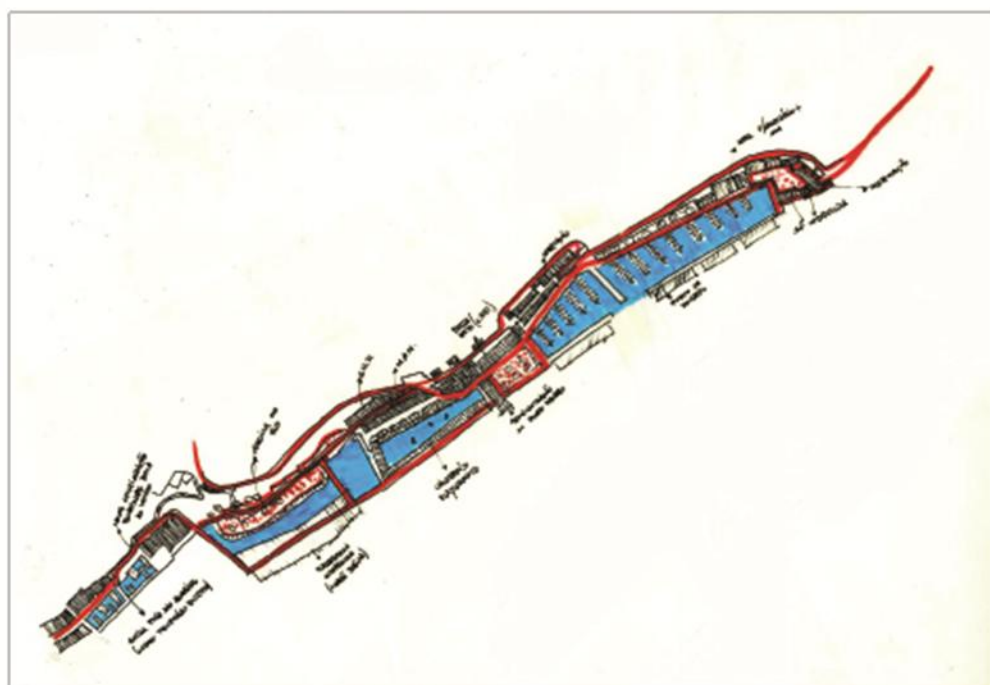
Anexo-D. Resolução de modelos de Ocupação do Cais do Ginjal



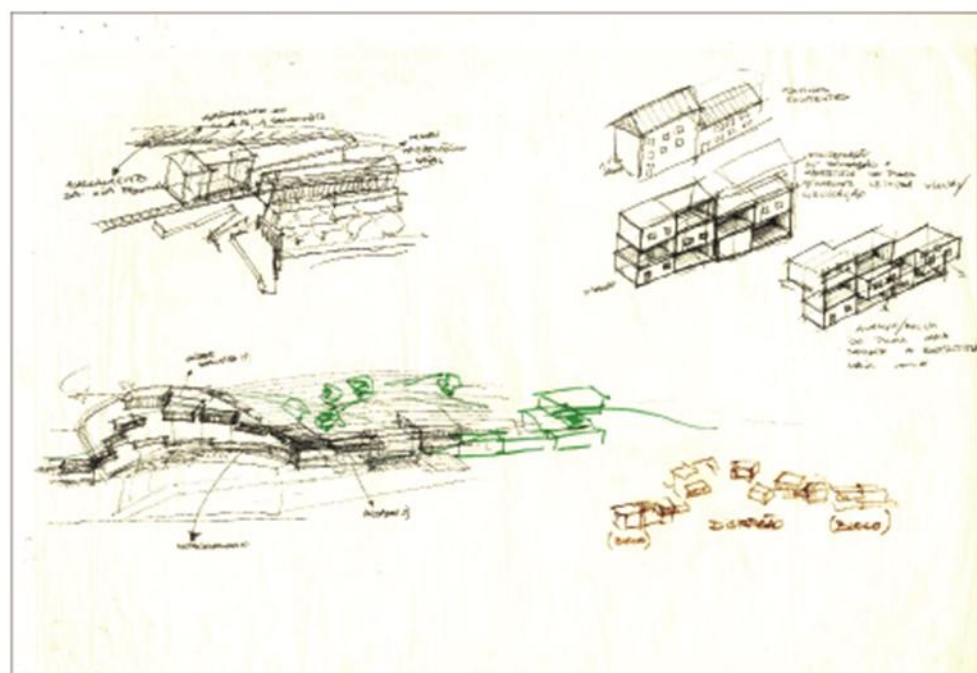
Anexo-E. Resolução de modelos de Ocupação do Cais do Ginjal. Espaços de água



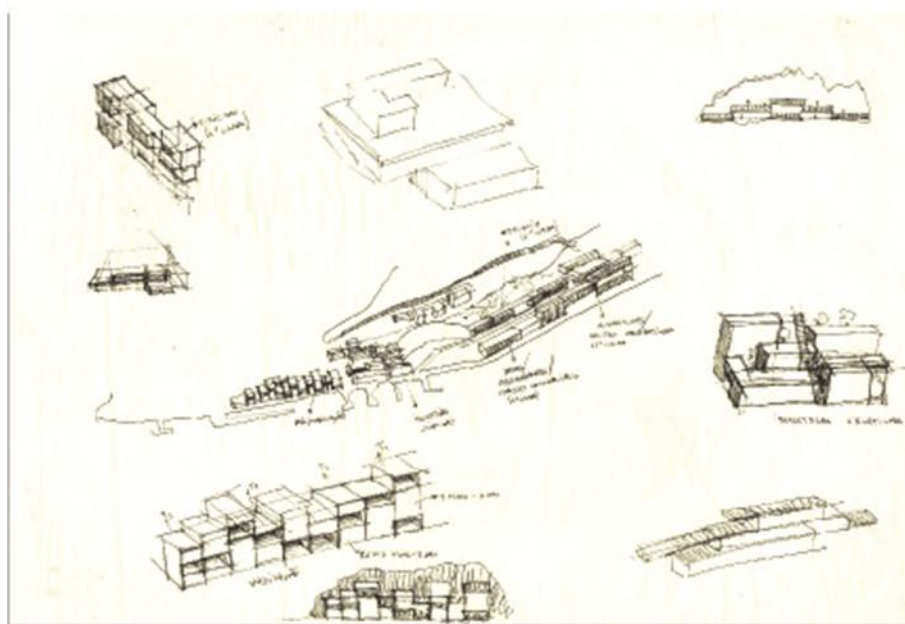
Anexo-F. Resolução de modelos de Ocupação do Cais do Ginjal: Espaços Públicos



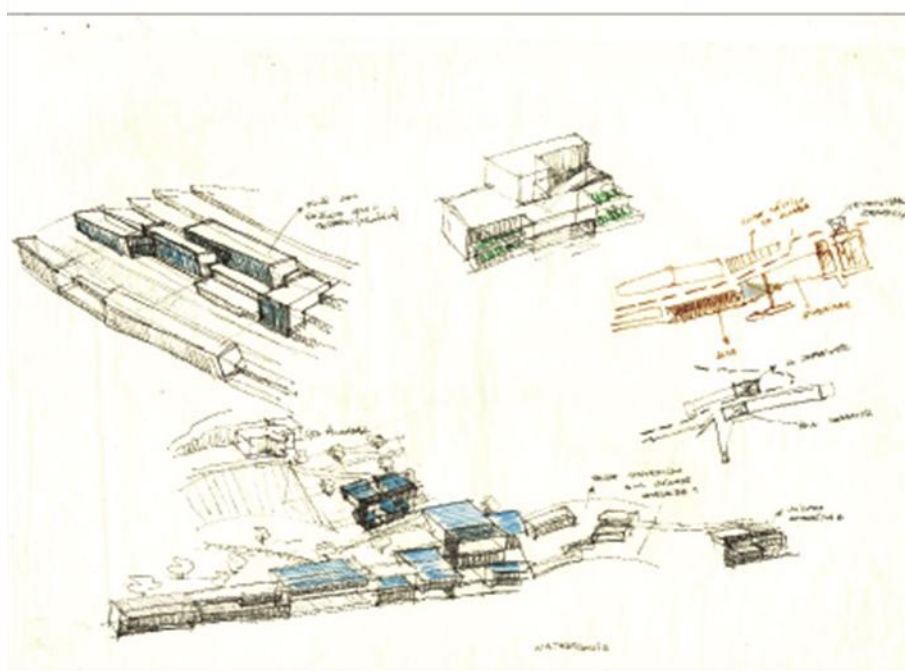
Anexo-G. Resolução de modelos de Ocupação do Cais do Ginjal. Novos Usos



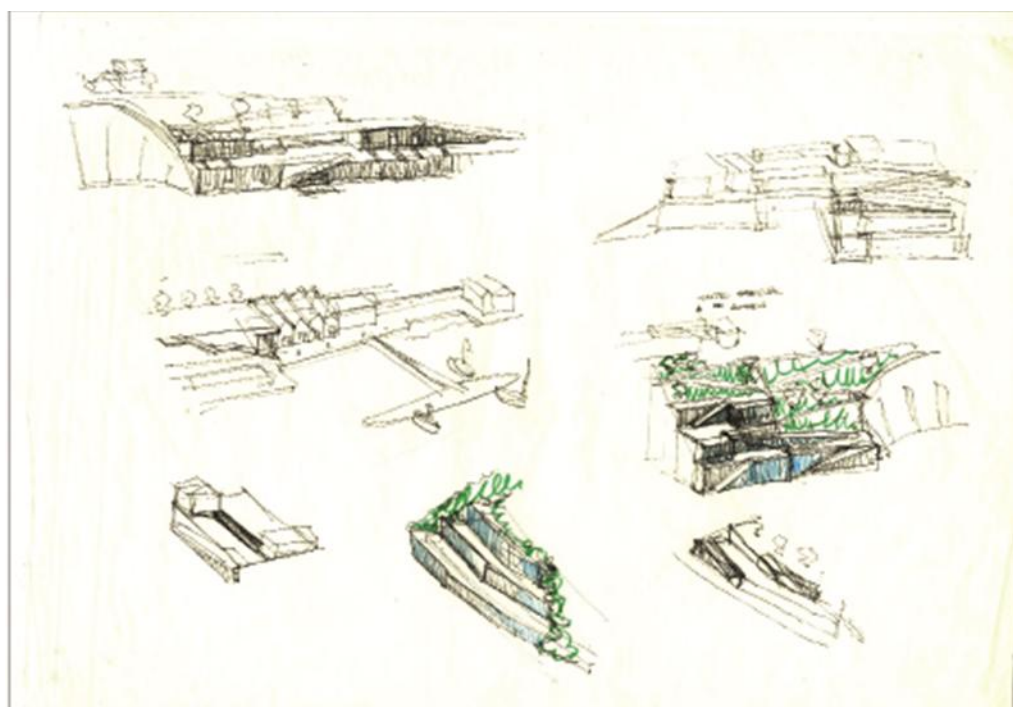
Anexo-H. Requalificação de espaços singulares



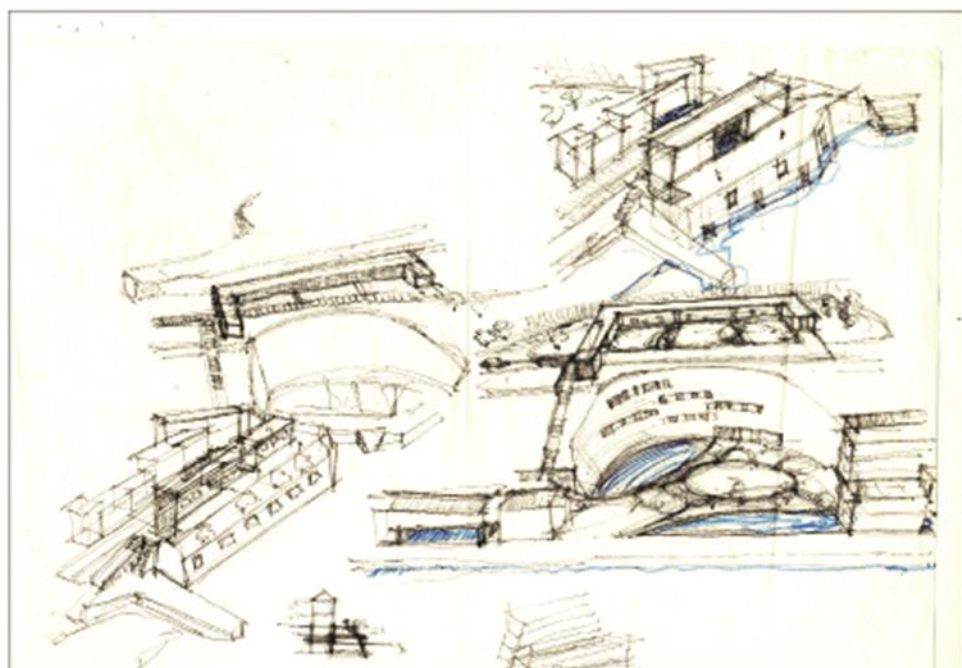
Anexo-I. Requalificação de espaços singulares



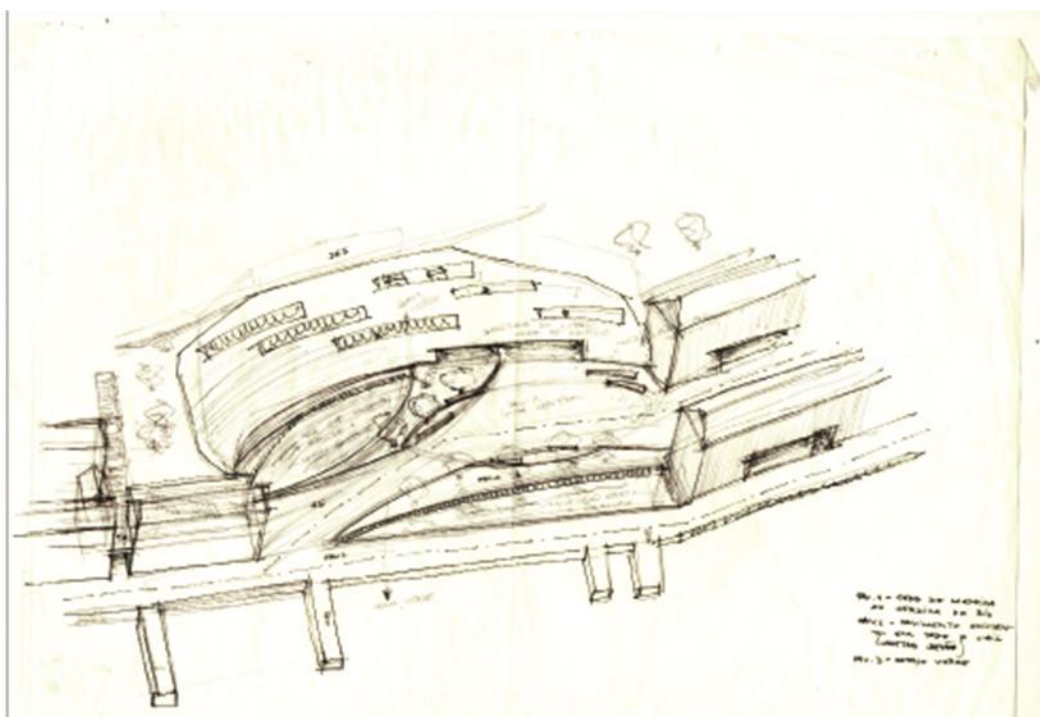




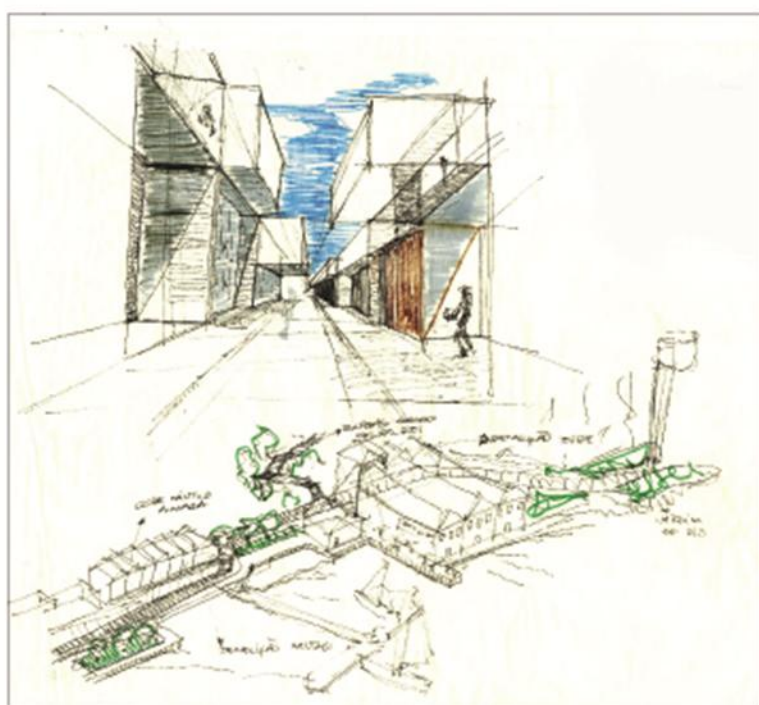
Anexo-L. Requalificação de espaços singulares



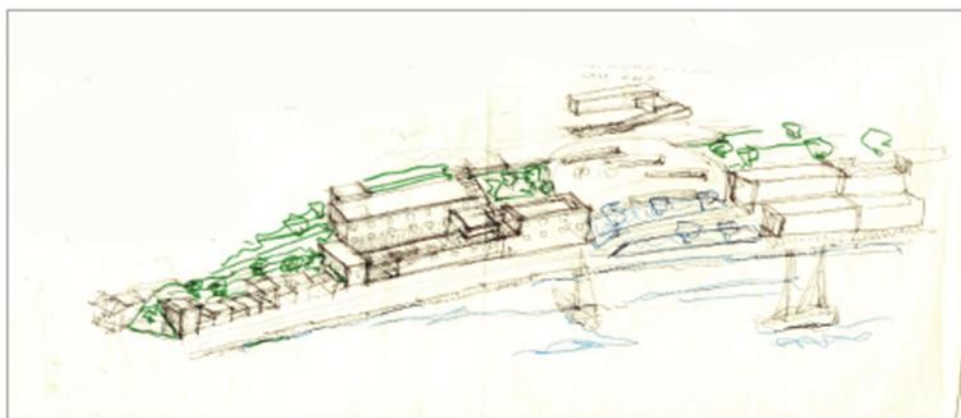
Anexo-M. Requalificação de espaços singulares



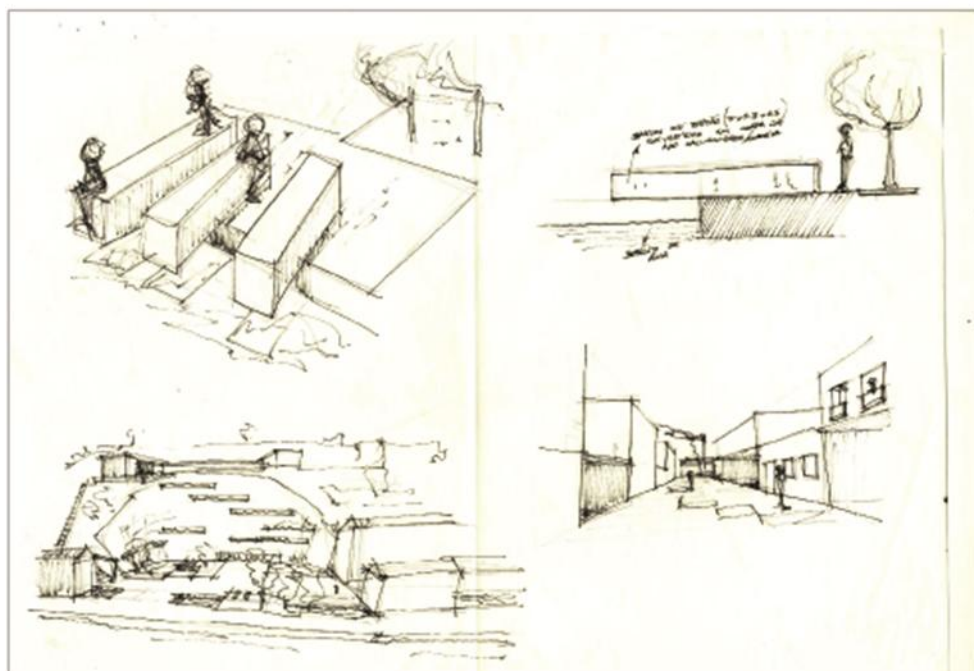
Anexo-N. Requalificação de espaços singulares



Anexo-O. Requalificação de espaços singulares



Anexo-P. Requalificação de espaços singulares



Anexo-Q. Requalificação de espaços singulares





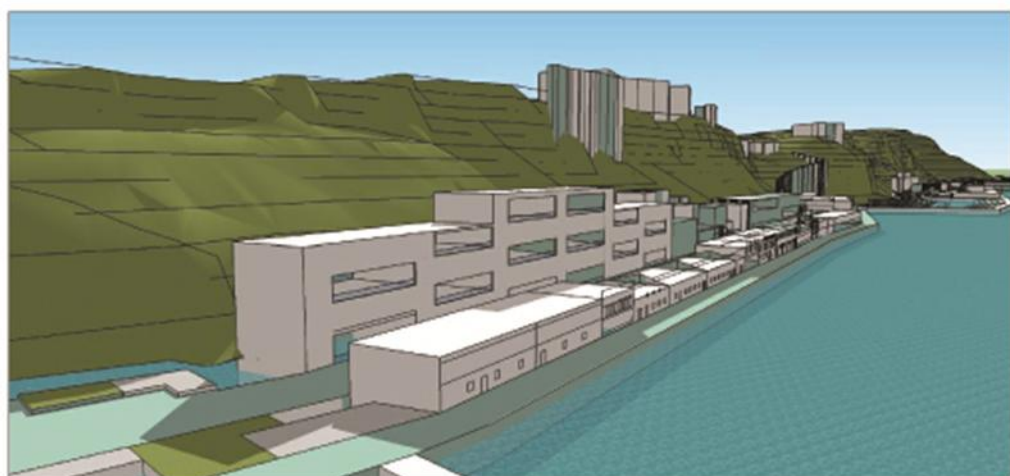
Anexo-R. Ensaio tipológico de áreas edificadas: Planta de Cobertura



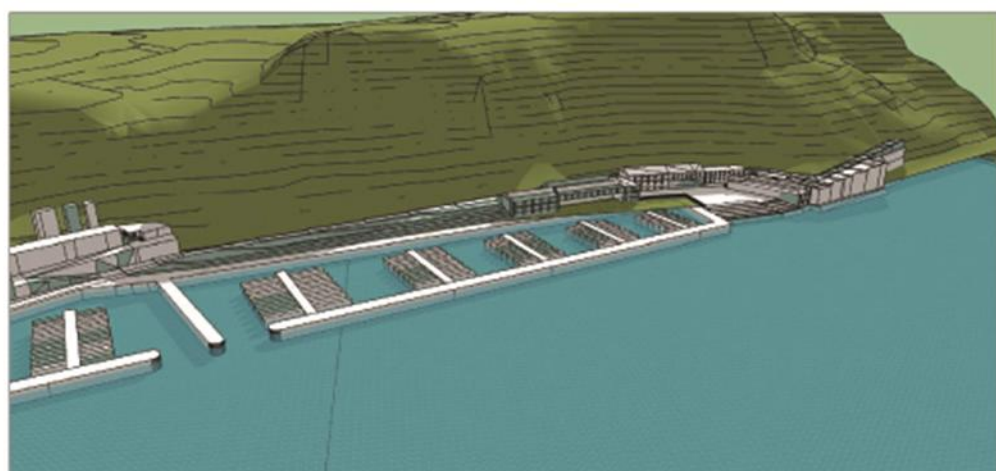
Anexo-S. Ensaio tipológico de áreas edificadas: Cortes e Alçado



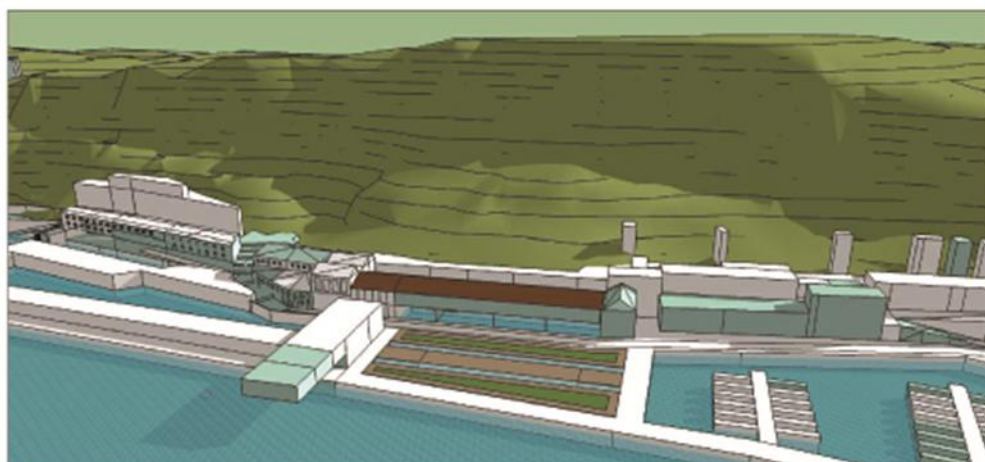
Anexo-S. Ensaio tipológico de áreas edificadas: Vista aérea



Anexo-S. Ensaio tipológico de áreas edificadas: Perspectiva Geral



Anexo-S. Ensaio tipológico de áreas edificadas: Perspectiva geral



Anexo-S. Ensaio tipológico de áreas edificadas: Perspectiva geral